

**HOTEL TRANSIT BANDARA INTERNASIONAL
SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR**



ACUAN PERANCANGAN

**Digunakan Untuk Memenuhi Syarat Dalam Rangka
Menyelesaikan Studi Pada Program Sarjana Arsitektur
Jurusan Arsitektur Fakultas Sains dan Teknologi
Universitas Islam Negeri Alauddin
Makassar**

Oleh :

MUH. HADIYATMA

601.001.06.038

**PROGRAM SARJANA ARSITEKTUR
JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR**

2011

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum waahmatullahi wabarakatuh

Alhamdulillah rabbil alamin

Syukur alhamdulillah kami panjatkan kehadiran Allah SWT atas berkat dan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan acuan perancangan ini sebagai langkah awal yang pada tahap berikutnya dijadikan dasar/acuan dalam menempuh program tugas akhir sarjana teknik arsitektur Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

Adapun judul tugas akhir yang diajukan adalah :

**“HOTEL TRANSIT BANDARA INTERNASIONAL SULTAN
HASANUDDIN MAKASSAR”**

Dalam penyelesaian tugas akhir ini, banyak rintangan dan hambatan yang ditemukan, serta dengan segala keterbatasan tenaga, kemampuan dan waktu dari penulis, menyebabkan tulisan ini masih terdapat banyak kekurangan dan keterbatasan di dalamnya.

Namun dengan bantuan berupa pemikiran, bimbingan, pengarahan, petunjuk dan nasehat serta pengorbanan dari berbagai pihak, tugas ini dapat terselesaikan sejauh apa yang dapat disajikan. Untuk itu penulis mengharapkan saran dari berbagai pihak demi penyempurnaannya.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Dr. Muhammad Halifah Mustari, M.Pd., selaku Dekan Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar.
2. Bapak Fahmyddin AT, S.T., M.Arch selaku Ketua Jurusan Teknik Arsitektur Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar.

3. Ibu Irma Rahayu S.T.,M.T selaku Sekretaris Jurusan Teknik Arsitektur sekaligus sebagai dosen pembimbing dalam proses penyelesaian tugas akhir periode 2011-2012.
4. Bapak Taufik Arfan S.T.,M.T sebagai dosen pembimbing dalam proses penyelesaian tugas akhir periode 2011-2012.
5. Kepada seluruh dosen Jurusan Teknik Arsitektur UIN Alauddin Makassar.
6. Penghargaan khusus kepada orang tua tercinta ayahanda H. Muh. Jafar. L dan ibunda Hj. Hartatyah Azis Lopo yang senantiasa membimbing, menasehati, dan telah memberikan segala yang terbaik buat ananda baik berupa dorongan moril dan materi serta doa tulusnya.
7. Kepada saudaraku Sri. Herdianti Jafar.S.KM dan Zulkifli Jamid.S.KM, semoga Allah SWT membalas segala budi baiknya serta seluruh keluarga besar penulis.
8. Terima kasih kepada Amelia Haris S.T yang senantiasa memberikan dorongan moril, nasehat dan serta doa tulusnya.
9. Terima kasih kepada keluarga besar Line Arsitektur Studio Muhajirin, Muh. Arfiansyah, Mulyasari S.T, Rahmat Hidayat S.T, Haerullah Mansyur, Ainullah, Fahrudin, Ahmad Sunardi, Faisal Hasan, Ridwan yang dengan tulus ikhlas membantu penyelesaian tugas akhir ini.

Akhirnya teriring doa, semoga segala bantuan dan apa yang telah Bapak/Ibu serta rekan-rekan perbuat dapat bernilai jariyah di sisi Allah SWT. Dan harapan penulis, semoga acuan ini dapat memberikan manfaat sekecil apapun kepada kita semua, khususnya kepada penulis sendiri. Amin.

Billahi taufiq walhidayah

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

Makassar, 24 Desember 2011

Penulis,

MUH. HADIYATMA

NIM: 601.001.06.038

DAFTAR ISI

HALAM JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR SKEMA	xvi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
1. Non Arsitektur	3
2. Arsitektur	4
C. Tujuan Pembahasan	4
D. Sasaran Pembahasan	5
E. Metode Pembahasan Dan Alur Metode Pembahasan	5
1. Metode Pembahasan	5
2. Alur Metode Pembahasan	7
F. Sistematika Pembahasan	8

BAB II TINJUAN UMUM

A. Tinjauan Terhadap Judul	9
1. Pengertian Hotel	9
2. Sejarah Singkat Hotel	10
3. Perkembangan Hotel di Indonesia	12
4. Klasifikasi Hotel	14
B. Fungsi dan Peranan Hotel	21
C. Tinjauan Umum Hotel Transit	22

1. Pengertian Hotel Transit Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar	22
2. Latar Belakang Hotel Transit	23
3. Macam Hotel Transit	24
4. Karakteristik Hotel Transit	24
5. Persyaratan Hotel Transit	25
6. Kriteria Umum Hotel Transit	26
7. Standar Perancangan	29
8. Sistem Kepemilikan dan Pengelolaan Hotel Transit	30
D. Tinjauan Terhadap Bandara Internasional Sultan Hasanuddin	31
1. Penumpang Domestik dan Mancanegara	31
a. Penumpang domestik	31
b. Penumpang mancanegara	31
E. Studi Banding	32
1. Quality Hotel Airport- Arlanda	32
2. Hotel Jakarta Airport	34
F. Tinjauan Terhadap Kontekstual	35
1. Pengertian Kontekstual	35
2. Ciri-Ciri Kontekstual	35
3. Unsur-Unsur Kontekstual	35
4. Pembagian Arsitektur Kontekstual	36

BAB III TINJAUAN DAN POTENSI PENGEMBANGAN HOTEL TRANSIT DI KAWASAN BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR

A. Tinjauan Umum Kota Makassar.....	38
1. Kondisi Wilayah Kota Makassar	39
a. Keadaan Geografis	39
b. Iklim	40
c. Topografi	40
d. Tata guna lahan.....	40

e. Laut	40
2. Arah Pembangunan Kota Makassar	41
B. Tinjauan Lokasi Hotel Transit	42
C. Tinjauan Pengadaan Hotel Transit di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar	43
1. Kebutuhan Akan Hotel Transit di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar	43
2. Kemungkinan Pengadaan Hotel Transit di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar	44
a. Dasar pertimbangan	44
b. Sasaran pengembangan	44
3. Arus Pengunjung/Wisatawan	45
4. Dasar Perhitungan Jumlah Penumpang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar	46
5. Dasar Perhitungan Kebutuhan Kamar	48
a. Pertimbangan	48
b. Perhitungan	49
D. Hotel Transit di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar	50
1. Fungsi	50
2. Pembagian Departemen	50
a. Front Office Department	51
b. Housekeeping Department	53
c. Uniform Service / Consierge	53
3. Peruangan Sebagai Pengungkap Wadah Fisik Hotel Transit ..	54
a. Kebutuhan hunian	54
b. Pengelompokan ruang	55
c. Pola gerak aktifitas	56
4. Sistem Pemilikan, Pengelolaan, dan Penyewaan	58
a. Sistem pemilikan	58
b. Sistem pengelolaan	59

c. Sistem penyewaan	59
---------------------------	----

BAB IV PENDEKATAN KONSEP PERANCANGAN

A. Titik Tolak Pendekatan	61
B. Pendekatan Konsep Fisik Makro	61
1. Pengolaan Penentuan Tapak (SITE)	61
a. Pengolaan tapak	61
b. Pengolaan lingkungan	63
2. Pengsoningan Tapak	65
3. Pola Tata Massa	65
a. Dasar pertimbangan	65
b. Kriteria penentu	66
c. Alternatif komposisi massa	66
4. Pendekatan terhadap penataan ruang luar	69
C. Pendekatan Konsep Fisik Mikro	70
1. Analisa Kegiatan dan Pelaku Kegiatan	70
a. Macam kegiatan	70
b. Pelaku kegiatan	71
2. Analisa Ruang	71
a. Pendekatan program ruang	71
b. Pendekatan kebutuhan ruang	72
c. Pendekatan terhadap organisasi dan pengelompokan ruang	75
1. Organisasi ruang	75
2. Pengelompokan ruang	76
d. Pendekatan besaran ruang	77
e. Pendekatan pola dan hubungan ruang	78
3. Pendekatan Bentuk dan Penampilan Bangunan	79
a. Bentuk dasar bangunan	79
b. Penampilan bangunan	80
4. Pendekatan Sistem Sirkulasi	80

a. Sirkulasi manusia	81
b. Sirkulasi kendaraan	81
c. Sirkulasi barang	81
5. Pendekatan Sistem Struktur, Konstruksi, Modul dan Material	
Bangunan	82
a. Sistem struktur	82
b. Konstruksi	85
c. Modul	85
d. Material bangunan	86
6. Pendekatan Terhadap Sistem Perlengkapan Bangunan	88
a. Sistem mekanikal elektrik	88
b. Sistem plumbing	89
1. Air bersih	89
2. Air kotor	90
c. Sistem keamanan	92
1. Sistem pencegahan kebakaran	92
2. Sistem penangkal petir	93
3. Sistem pencegahan kriminal	94
d. Sistem pencahayaan	94
1. Penerangan alami	94
2. Penerangan buatan	95
e. Sistem komunikasi	96
f. Sistem penghawaan	97
g. Sistem akustik	98
h. Sistem pembuangan sampah	99

BAB V ACUAN PERANCANGAN

A. Konsep Dasar Perancangan Makro	100
1. Tapak	100
a. Pengolahan tapak	100
1. Kondisi tapak	101

2. Kondisi arah angin dan orientasi matahari	101
3. Faktor kebisingan	102
4. View tapak	103
b. Pengolahan lingkungan.....	104
2. Penoningan Tapak	105
3. Tata Massa	105
4. Penataan Ruang Luar	106
a. Soft material.....	106
1. Jenis pohon	106
2. Jenis perdu	108
b. Hard material.....	109
B. Konsep Dasar Perancangan Mikro	111
1. Kegiatan dan Pelaku Kegiatan.....	111
a. Macam kegiatan	111
b. Pelaku kegiatan	111
2. Ruang.....	112
a. Program ruang	112
b. Kebutuhan ruang	112
c. Organisasi dan pengelompokan ruang	115
d. Besaran ruang	117
e. Pola dan hubungan ruang	124
3. Bentuk dan Penampilan Bangunan.....	125
a. Bentuk dasar	125
b. Penampilan bangunan	125
4. Sistem Sirkulasi.....	125
a. Sirkulasi manusia	125
b. Sirkulasi kendaraan	126
c. Sirkulasi barang	126
5. Sistem Struktur, Konstruksi, Modul dan Material Bangunan	127
a. Struktur	127
1. Sub struktur	127

2. Super struktur	128
b. Konstruksi	129
c. Modul	129
d. Material bangunan	129
1. Lantai	129
2. Dinding	131
3. Plafon	132
4. Atap	132
6. Sistem Perlengkapan Bangunan.....	132
a. Sistem mekanikal elektrik	132
b. Sistem plumbing	133
1. Air bersih	133
2. Air kotor	134
c. Sistem keamanan	135
1. Sistem pencagahan kebakaran	135
2. Sistem penangkal petir	136
3. Sistem pencegahan kriminal	137
d. Sistem pencahayaan	137
1. Penerangan alami	137
2. Penerangan buatan	137
e. Sistem komunikasi	139
f. Sistem penghawaan	141
1. Penghawaan alami	141
2. Penghawaan buatan	141
g. Sistem akustik	143
h. Sistem pembuangan sampah	143
1. Sampah kotor dan kering	143
2. Disposasi padat	143
DAFTAR PUSTAKA.....	144
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1 : The Tremont House
- Gambar 2.1 : Bali Beach Hotel Sanur Bali
- Gambar 2.3 : Hotel Des Indes Jakarta
- Gambar 2.4 : Contoh Kamar Hotel
- Gambar 2.5 : Contoh Mountain Hotel
- Gambar 2.6 : Contoh Beach Hotel
- Gambar 2.7 : Contoh Lake Hotel
- Gambar 2.8 : Contoh Forest Hotel
- Gambar 2.9 : Hotel Airport Arlanda
- Gambar 2.10 : Jakarta Airport Hotel
- Gambar 3.1 : Peta Sulawesi Selatan
- Gambar 3.2 : Peta Kota Makassar
- Gambar 4.1 : Contoh Pola Linear Jalan Bebas Hambatan
- Gambar 4.2 : Contoh Pola Radial Dalam Stadium
- Gambar 4.3 : Contoh Pola Spiral Pada Tangga dan Gedung Parkir
- Gambar 4.4 : Contoh Pola Network Pada Ruang Kantor
- Gambar 4.5 : Contoh Pola Campuran
- Gambar 4.6 : Konstruksi Pondasi Rakit
- Gambar 4.7 : Konstruksi Tiang Pancang
- Gambar 4.8 : Konstruksi Kolom
- Gambar 4.9 : Konstruksi Inti/Pengecoran
- Gambar 4.10 : Konstruksi Baja
- Gambar 4.11 : Konstruksi Plat Beton Bertulang
- Gambar 5.1 : Peta Kondisi Tapak
- Gambar 5.2 : Tanggapan Pada Kondisi Tapak
- Gambar 5.3 : Orientasi Matahari dan Arah Angin
- Gambar 5.4 : Kondisi Faktor Kebisingan
- Gambar 5.5 : Kondisi Kebisingan Dengat Tingkat Sedang
- Gambar 5.6 : Kondisi Kebisingan Dengat Tingkat Rendah

- Gambar 5.7 : Pohon Palem Raja dan Pohon Lontar
- Gambar 5.8 : Pohon Saga
- Gambar 5.9 : Pohon Cemara
- Gambar 5.10 : Sikas, Tombak Raja, dan Palem Botol
- Gambar 5.11 : Semak Mutiara
- Gambar 5.12 : Teh-Tehan
- Gambar 5.13 : Rumput Jepang
- Gambar 5.14 : Tanaman Berbunga
- Gambar 5.15 : Paving Block dan Rabat Beton
- Gambar 5.16 : Jalan Aspal
- Gambar 5.17 : Batu Alam
- Gambar 5.18 : Lampu Taman, Lampu Mercury dan Lampu Sorot
- Gambar 5.19 : Pondasi Rakit
- Gambar 5.20 : Pondasi Tiang (Paile Flooting)
- Gambar 5.21 : Ubin Granite
- Gambar 5.22 : Kramik Ukuran 50×50
- Gambar 5.23 : Kramik Ukuran 30×30
- Gambar 5.24 : Karpas
- Gambar 5.25 : Lantai Batu Alam, Paving Block dan Raas Beton
- Gambar 5.26 : Sistem Kerja Distribusi Listrik
- Gambar 5.27 : Distribusi Air Bersih
- Gambar 5.28 : Distribusi Air Kotor
- Gambar 5.29 : Cara Kerja Penangkal Petir Tongkat Franklin
- Gambar 5.30 : Sistem AC Central

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	: Tipe Hotel Berdasarkan Berbagai Klasifikasi
Tabel 2.2	: Perkembangan Penumpang Domestik Angkutan Udara di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Januari 2011 dan Februari 2011
Tabel 2.3	: Perkembangan Penumpang Mancanegara Angkutan Udara di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Januari 2011 dan Februari 2011
Tabel 2.4	: Perbedaan Antara Arsitektur Tradisional Dengan Arsitektur Vernakular
Tabel 3.1	: Rencana Fungsi Tata Ruang Bagian Wilayah Kota Makassar Tahun 2000 – 2011
Tabel 3.2	: Jumlah Penumpang Nusantara Datang di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2006 – 2010
Tabel 3.3	: Jumlah Penumpang Nusantara yang Berangkat Dari Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2006 – 2010
Tabel 3.4	: Jumlah Penumpang Nusantara yang Transit Dari Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2006 – 2010
Tabel 3.5	: Jumlah Penumpang Nusantara yang Datang ke Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2008 – 2010
Tabel 3.6	: Jumlah Penumpang Nusantara yang Berangkat Dari Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2008 – 2010
Tabel 3.7	: Jumlah Penumpang Nusantara yang Transit di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2008 – 2010
Tabel 4.1	: Analisa kebutuhan ruang pada Hotel Transit
Tabel 4.2	: Bentuk Dasar Bangunan
Tabel 4.3	: Bahan Bangunan
Tabel 5.1	: Kebutuhan Ruang
Tabel 5.2	: Besaran Ruang

Tabel 5.3 : Bentuk Dasar Bangunan

Tabel 5.4 : Luas jangkauan preventor



DAFTAR SKEMA

Skema 1.1	: Metode Pembahasan
Skema 1.2	: Alur Metode Pembahasan
Skema 2.1	: Parameter Vernakuler
Skema 2.2	: Perkembangan Arsitektur Rakyat
Skema 3.1	: Struktur Organisasi Front Office
Skema 3.2	: Struktur Organisasi Housekeeping Department
Skema 3.3	: Struktur Organisasi Uniform Service Department
Skema 3.4	: Alur Kedatangan Tamu
Skema 3.5	: Alur Tamu Yang Sedang Menginap di Hotel
Skema 3.6	: Alur Tamu Akan Meninggalakan Hotel
Skema 3.7	: Alur Sirkulasi Karyawan Hotel
Skema 3.8	: Alur Sirkulasi Makanan Dalam Hotel
Skema 4.1	: Skema Pengelompokan Ruang
Skema 4.2	: Skema Sistem Elektrikal
Skema 4.3	: Skema Sistem Pengadaan Air Bersih
Skema 4.4	: Skema Sistem Pembuangan Air Kotor
Skema 4.5	: Skema Sistem Semi Otomatis
Skema 4.6	: Skema Sistem Pembuangan Sampah
Skema 5.1	: Skema Pengelompokan Ruang
Skema 5.2	: Sistem Pembangkit Tenaga Listrik Cadangan (genset)
Skema 5.3	: Sistem Distribusi Pembuangan Sampah
Skema 5.4	: Distribusi Pembuangan Disposol Padat

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, sebagai prasarana transportasi udara, merupakan tempat pelayanan arus lalu lintas penumpang dari dan ke kota-kota di seluruh Indonesia. Dengan adanya bandara ini, transportasi udara dapat berjalan lebih lancar, mudah dan cepat, mengingat frekuensi arus lalu lintas manusia dan barang menjadi semakin meningkat, dengan Jumlah wisatawan mancanegara (wisman) yang datang melalui pintu masuk Makassar pada Februari 2011 mencapai 1.083 orang. Jumlah wisman tersebut meningkat sebesar 19,53 persen jika dibandingkan Januari 2011 yang mencapai 906 orang dimana hal tersebut akan mendorong perkembangan pembangunan pada segala bidang kehidupan di kota Makassar (BPS 2011). Hal ini terkait dengan berlangsungnya kegiatan perekonomian dan perdagangan, serta pemenuhan kebutuhan pelayanan jasa yang berlangsung melalui kawasan ini.

Kondisi tersebut memunculkan suatu pemikiran tentang perlunya pemenuhan kebutuhan terhadap sarana dan fasilitas penunjang yang mampu memberikan pelayanan sebaik-baiknya bagi masyarakat. Ini diwujudkan dengan pengadaan bangunan hotel transit sebagai sarana akomodasi yang mampu memberikan pelayanan yang cepat, efektif dan efisien, serta dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas, baik pokok maupun penunjang, yang dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan kepada para pengunjung hotel, sehingga bangunan tersebut dapat dimanfaatkan secara maksimal dan fungsional.

Seperti yang dijelaskan dalam surat dibawah ini:



Artinya:

dan Allah menjadikan bagimu tempat bernaung dari apa yang telah Dia ciptakan, dan Dia jadikan bagimu tempat-tempat tinggal di gunung-gunung, dan Dia jadikan bagimu pakaian yang memeliharamu dari panas dan pakaian (baju besi) yang memelihara kamu dalam peperangan. Demikianlah Allah menyempurnakan nikmat-Nya atasmu agar kamu berserah diri (kepada-Nya).

Karena keberadaan sarana penginapan di sekitar Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tersebut masih minim, maka konsumen tidak mempunyai banyak alternatif pilihan dalam mencari penginapan untuk beristirahat, sehingga memungkinkan terjadinya monopoli dikarenakan kurangnya persaingan dalam memberikan pelayanan jasa penginapan, yang pada akhirnya akan berdampak kepada tingkat kenyamanan dan kepuasan konsumen. Dengan kurangnya sarana penginapan dan fasilitas penunjang, maka konsumen tidak memperoleh kesempatan untuk memilih tempat yang akan digunakan beristirahat, sehingga ketika terdapat ketidakpuasan dalam hal pelayanan, kenyamanan, kebersihan, keamanan, tarif sewa kamar, dan sebagainya, maka konsumen dalam hal ini akan sangat dirugikan.

Hal tersebut terjadi karena tidak terdapat sarana akomodasi dan fasilitas penunjang lain di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, yang bisa menjadi sarana pembanding dan pesaing, sehingga konsumen bisa menentukan pilihan sesuai dengan keinginannya, tanpa ada keterpaksaan. Apabila terdapat beberapa sarana akomodasi dan fasilitas penunjang, maka diharapkan akan terjadi persaingan sehat antar produsen. Mereka akan berlomba-lomba untuk memberikan pelayanan yang terbaik, begitu pula halnya dengan tingkat kenyamanan, kebersihan, ketenangan, keamanan, sampai dengan tarif sewa kamar dan sebagainya. Tentu saja hal tersebut akan berdampak kepada konsumen, karena masyarakat konsumen akan dimanjakan oleh produsen yang ingin menarik sebanyak mungkin konsumen untuk datang ke tempatnya dengan tingkat pelayanan yang sebaik-baiknya.

Oleh karena itu, pembangunan Hotel Transit dirasakan perlu karena melihat masih minimnya sarana penginapan dan fasilitas penunjang di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, dengan memberikan pelayanan yang cepat, efektif dan efisien, serta dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas, baik pokok maupun penunjang, yang dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan kepada para pengunjung hotel, sehingga bangunan tersebut dapat dimanfaatkan secara maksimal dan fungsional.

B. Rumusan Masalah

1. Non Arsitekur

- a) Kurangnya ketersediaan Hotel Transit.
- b) Seringnya terjadi penundaan pemberangkatan pesawat.
- c) Banyaknya masyarakat yang datang maupun pergi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.
- d) Sebagai fasilitas penunjang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.
- e) Memberikan kenyamanan kepada wisatawan dengan adanya Hotel Transit di kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

2. Arsitektur

a) Makro

- 1) Menganalisa Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin agar mendapatkan tapak yang sesuai untuk bangunan Hotel Transit dengan mempertimbangkan pengembangan Kawasan Bandara.
- 2) Menghadirkan bangunan Hotel Transit di kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin agar dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi para tamu untuk mendapatkan tempat istirahat.
- 3) Menentukan aksesibilitas pada Hotel Transit sehingga tidak terjadi pemusatan sirkulasi.
- 4) Memberikan fasilitas penginapan bagi para wisatawan yang ada di kawasan bandara tanpa harus mencari hotel yang letaknya cukup jauh.

b) Mikro

- 1) Menyesuaikan bangunan Hotel Transit dengan bangunan yang sudah ada agar dapat bersinergi.
- 2) Menentukan konsep bangunan Hotel Transit dengan gaya tradisional moderen.
- 3) Menentukan bentuk, material bangunan, agar dapat menyesuaikan dengan bangunan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.
- 4) Menentukan penataan lansekap agar dapat menjaga keselarasan dengan lingkungan yang ada di kawasan bandara.

C. Tujuan Pembahasan

Tujuan yang ingin dicapai adalah menyusun acuan perancangan bangunan Hotel Transit kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Makassar agar mendapatkan landasan konseptual dari hotel transit sesuai tuntutan dan fungsinya sehingga dapat diaplikasikan ke dalam bentuk desain.

D. Sasaran Pembahasan

1. Menguraikan latar belakang pembangunan Hotel Transit.
2. Menguraikan teori-teori dasar perencanaan dan perancangan mendesain di kawasan bandara.
3. Menggambarkan atau mendeskripsikan keadaan atau *existing condition* pada bangunan Hotel Transit.
4. Menyusun konsep perancangan dalam mendesain Hotel Transit, terdiri dari :
 - a) Makro
 - 1) Konsep pengolahan tapak.
 - 2) Konsep pola tata massa dan tata ruang luar
 - b) Mikro
 - 1) Konsep peruangan (kebutuhan ruang, pengelompokan ruang, besaran ruang dan interior ruang.
 - 2) Konsep sistem struktur dan material.
 - 3) Konsep bentuk.
 - 4) Konsep sistem utilitas (persyaratan ruang).

E. Metode Pembahasan dan Alur Metode Pembahasan

1. Metode Pembahasan

Metode yang digunakan dalam pembahasan proyek ini agar tidak menyimpang dari ketentuan yang berlaku, dilakukan dengan cara:

- a) Studi literatur

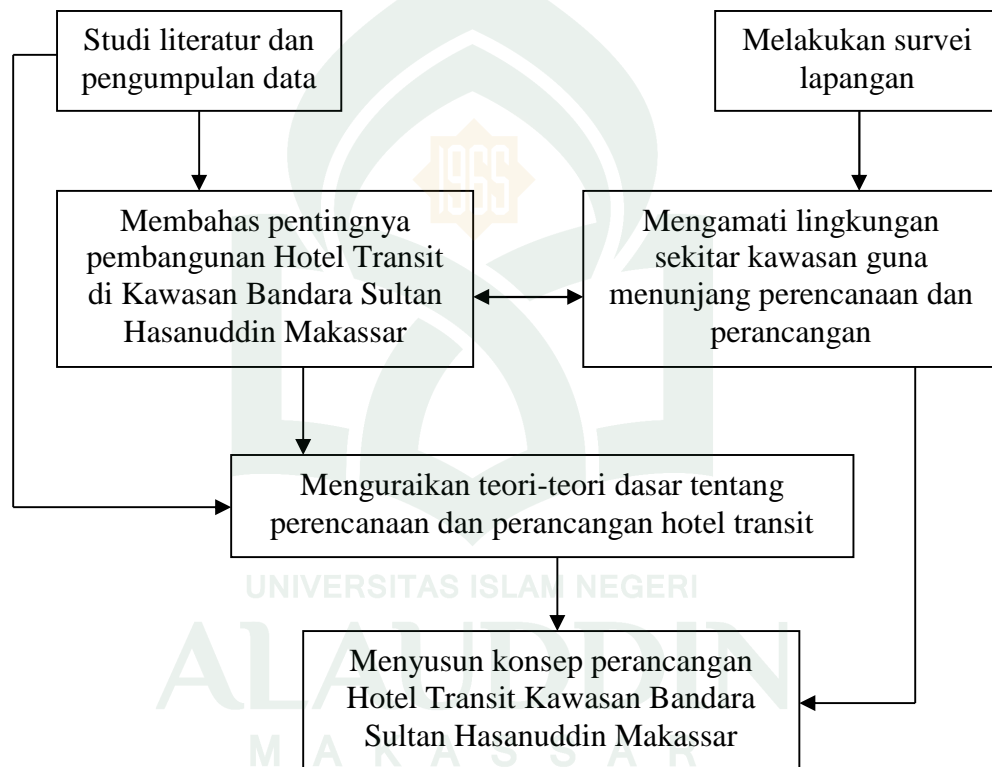
Studi ini merupakan penelitian kepustakaan yang dimaksud untuk memperluas wawasan tentang masalah yang akan dibahas yaitu Hotel Transit di kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dan standar perancangan yang diperlukan.

- b) Survey

Merupakan tahap pengenalan tentang hotel-hotel yang ada sebagai bahan pembandingan dan lokasi yang dipilih.

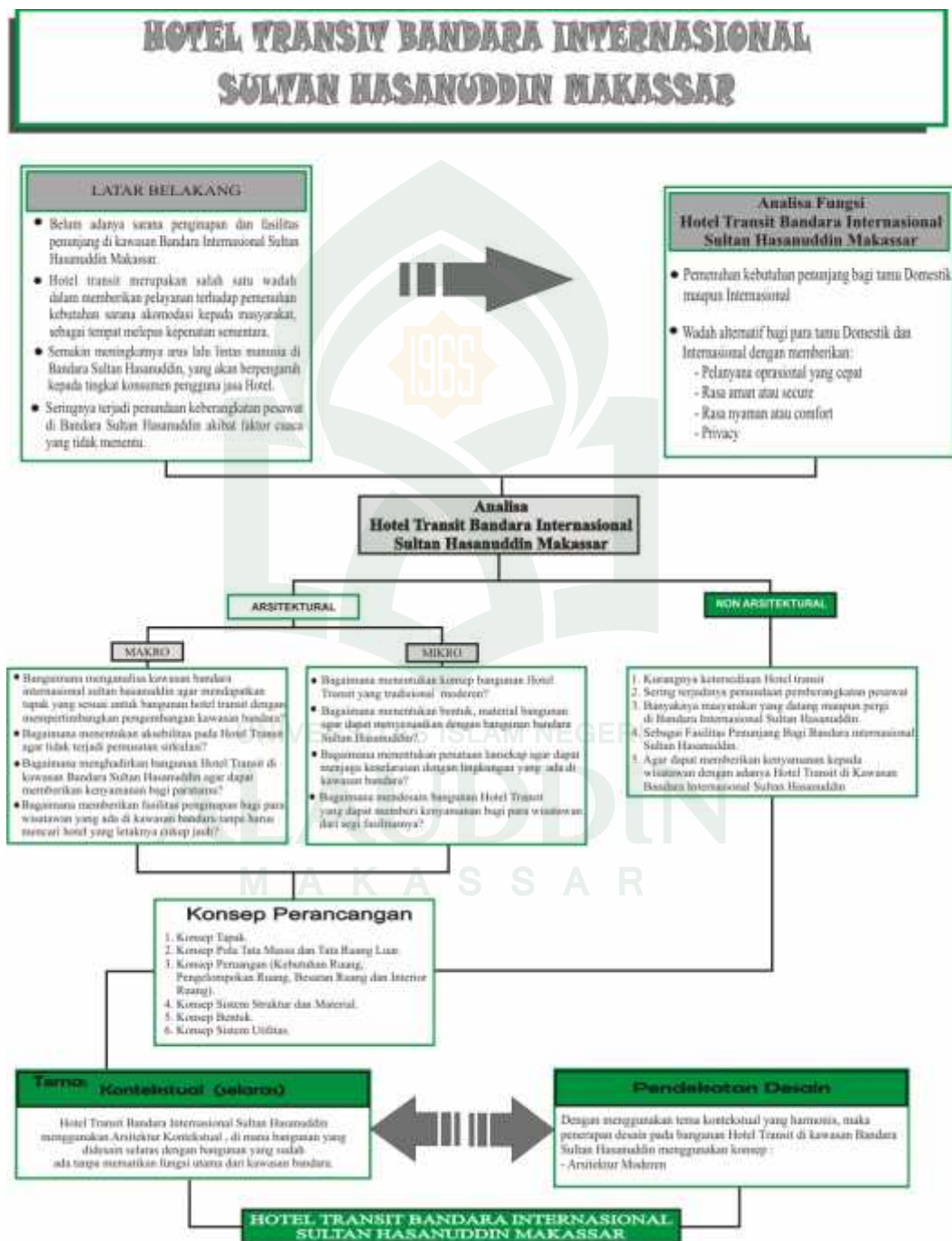
c) Analisis

Pada tahap ini data yang diperoleh dianalisis dan simpulkan untuk mengatur strategi perencanaan pada tahap selanjutnya. Dalam tahap ini juga diusahakan melihat permasalahan yang ada diberbagai sudut pandang.



Skema 1.1 : Metode Pembahasan

2. Alur Metode Pembahasan



Skema 1.2 : Alur Metode Pembahasan

F. Sistematika Pembahasan

Penyusunan acuan perencanaan dilakukan dengan beberapa tahapan sebagai berikut :

- BAB I** : Menguraikan latar belakang permasalahan , Pengertian tujuan, permasalahan, lingkup pembahasan dan sasaran pembahasan, lingkup pembahasan, serta metode dan sistematika pembahasan.
- BAB II** : Merupakan pembahasan mengenai hotel transit secara umum, termasuk fungsi Hotel Transit, karakteristik, pelaku, dan jenis kegiatan, jenis kegiatan tamu, staf karyawan, pembagian departemen, struktur organisasi dan klasifikasi hotel.
- BAB III** : Pembahasan mengenai prospek pengembangan Hotel Transit di kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, jumlah kunjungan tamu, serta estimasi perhitungan jumlah tamu yang menginap di hotel, analisa kegiatan dan tata ruang serta spesifikasi hotel yang direncanakan.
- BAB IV** : Pembahasan mengenai pendekatan konsep Hotel Transit di kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar secara umum dan khusus.
- BAB V** : Merupakan landasan konseptual perencanaan yang meliputi konsep lokasi, tapak, sirkulasi dan kegiatan fungsional, organisasi ruang dan kebutuhan ruang kemudian ditransformasikan ke dalam perancangan fisik bangunan.

BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tinjauan Terhadap Hotel

1. Pengertian Hotel

- a. Menurut Hotel Propertior Act, 1956, dalam Agus Suliastyono Manajemen Penyelenggaraan Hotel, 1999.

Hotel adalah suatu perusahaan yang dikelola oleh pemiliknya dengan menyediakan pelayanan makanan minuman dan fasilitas kamar tidur serta jasa penunjang lainnya kepada orang-orang yang sedang melakukan perjalanan dan mampu membayar dengan jumlah yang wajar sesuai dengan pelayanan yang diterima tanpa adanya perjanjian khusus.

- b. Pengertian Hotel menurut SK Menparpostel Nomor: KM 34? HK 103/MPPT 1987:

Hotel adalah suatu jenis akomodasi yang mempergunakan sebagian atau seluruh bangunan untuk menyediakan jasa pelayanan penginapan, makanan dan minuman, serta jasa lainnya untuk umum yang dikelola secara komersial serta memenuhi persyaratan yang ditetapkan di dalam keputusan pemerintah.

- c. Menurut Surat Keputusan Menteri Perhubungan R.I No. PM 10/ PW-301/Phb. 77, tanggal 12 Desember 1977:

Hotel adalah suatu bentuk akomodasi yang dikelola secara komersial, disediakan bagi setiap orang untuk memperoleh pelayanan penginapan, berikut makan dan minum.

- d. Menurut Dirjen Pariwisata:

Depparpostel Hotel adalah suatu jenis akomodasi yang mempergunakan sebagian atau seluruh bangunan, untuk menyediakan jasa penginapan, makan dan minum, serta jasa lainnya bagi umum yang dikelola secara komersial.

2. Sejarah Singkat Hotel

Hotel berasal dari kata *hostel*, konon diambil dari bahasa Perancis kuno. Bangunan publik ini sudah disebut-sebut sejak akhir abad ke-17. Maknanya kira-kira, "tempat penampungan buat pendatang" atau bisa juga "bangunan penyedia pondokan dan makanan untuk umum". Jadi, pada mulanya hotel memang diciptakan untuk meladeni masyarakat (Jaringan Berita Pena Indonesia, 2011).

Hotel mulai dikenal sejak permulaan abad masehi, dengan adanya usaha penyewaan kamar untuk orang yang melakukan perjalanan. Hotel sebagaimana jenis akomodasi lain berasal dari kata "*Inn*" yang dapat diartikan sebagai usaha menyewakan sebagian dari rumahnya kepada orang lain yang memerlukan kamar untuk menginap. Pada umumnya kamar yang disewakan dihuni oleh beberapa orang secara bersama-sama. Pada mulanya *inn*, sering juga disebut dengan *lodge* yang hanya menyediakan tempat beristirahat bagi mereka yang melakukan perjalanan, karena sudah larut malam terpaksa tidak dapat melanjutkan perjalanannya. Kemudian peradaban semakin maju maka terdapat berbagai peningkatan dengan menambahkan fasilitas penyediaan bak air untuk mandi yang kemudian disusul dengan penyediaan makanan dan minuman walaupun masih dalam tahap yang sangat sederhana. Pada abad ke enam masehi, mulai diperkenalkan uang sebagai alat penukar yang sah, maka jenis usaha penginapan ini semakin berkembang dan mencapai puncaknya pada masa Revolusi Industri di Inggris pada tahun 1750 hingga tahun 1790 (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008) .

Pada tahun 1794 di kota New York dibangun sebuah hotel yang diberi nama *City Hotel* yang mempunyai kamar sebanyak 73 kamar. Walaupun pada awalnya dirasa janggal dengan dioperasikannya Hotel *City* tersebut namun akhirnya dengan cepat menjadi buah bibir yang pada gilirannya menjadi pusat kegiatan segala acara di kota tersebut. Selanjutnya disusul di kota Boston Amerika Serikat. Sedangkan pada tahun 1829 dibangun Hotel dengan nama "*The Tremont House*" yang

kemudian oleh sebagian para ahli dianggap sebagai cikal bakalnya Perhotelan Modern. Hotel tersebutlah yang pertama kali memperkenalkan jenis-jenis kamar *Single* dan *Double*, yang pada setiap kamar dilengkapi kunci masing-masing, air minum di setiap kamar, pelayanan oleh *Bellboy* serta memperkenalkan masakan Perancis ke dunia perhotelan. Hotel inipun menjadi sangat terkenal dan menjadi tempat persinggahan yang sangat ramai. Yang terpenting mulai disadari bahwa Industri Hotel adalah industri penjualan jasa (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).



Gambar 2.1 : *The Tremont House*
(Sumber: www.jonathanriley.net)

The Tremont House adalah Hotel yang pertama yang memberikan pendidikan dan menyeleksi karyawannya untuk lebih meningkatkan mutu dalam upaya memberikan pelayanan yang memuaskan kepada tamunya. Pada saat itu hotel belum menyediakan layanan kamar mandi dan pendingin atau penghangat untuk setiap kamarnya. Saat sekarang ini hal tersebut sudah menjadi suatu keharusan. Setelah 20 tahun beroperasi hotel ini kemudian ditutup untuk diperbarui. Tidak disangsikan lagi bahwa keberhasilan *The Tremont* telah mendorong lahirnya hotel-hotel baru yang kemudian saling bersaing dalam meningkatkan mutu baik pelayanannya maupun fasilitas fasilitasnya. Pada Permulaan abad 20 mulai terjadi perubahan yang cukup berarti pada Industri perhotelan yaitu mulai diperkenalkannya hotel Transit yang merupakan tempat persinggahan/ beristirahat bagi para pelancong yang melakukan perjalanan jauh dan

tidak menginap dalam jangka waktu yang lama juga hotel-hotel kelas menengah yang tidak begitu mewah dan mahal bagi para pengusaha atau wisatawan yang betul-betul membutuhkannya, dengan ciri-ciri yang lebih mengutamakan kepraktisan dan hotel inipun berkembang dengan pesatnya (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

3. Perkembangan Hotel di Indonesia

Perkembangan hotel-hotel bersejarah di Indonesia dapat dicatat setelah Indonesia Merdeka tahun 1945. Presiden pertama Indonesia Ir. Sukarno yang lebih akrab dipanggil Bung Karno mulai membangun beberapa hotel atas kepemilikan pemerintah yang belakangan menjadi hotel di bawah Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Hotel tersebut antara lain: Hotel Indonesia di Jakarta, Bali Beach di Bali, dan Samudra Beach Hotel di Yogyakarta(Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).



*Gambar 2.2 : Bali Beach Hotel Sanur Bali
(Sumber: www.innagaruda.com)*

Memasuki abad ke 20 mulailah perkembangan usaha akomodasi hotel di beberapa kota di Indonesia, seperti place hotel di malang, stier hotel di solo ,hotel Van Hanger, Preanger, dan Homann di Bandung, Grand hotel di Yogyakarta, hotel Salak di Bogor, dan kemudian setelah kendaraan bermotor digunakan dan jalan raya sudah berkembang, muncul pula hotel baru di kota lainnya seperti, hotel merdeka di Bukit Tinggi, hotel

Grand, hotel Lembang di luar kota Bandung, kemudian berdiri pula Lumajang, Kopeng, Tawangmangu, Propat, Malino, Garut, Sukabumi, dan kota-kota lainnya. Perkembangan masyarakat yang seiring dengan perkembangan zaman mempertinggi pula frekuensi perjalanan masyarakat non kulit putih sehingga berkembang pula bentuk usaha akomodasi ini menjadi penginapan besar (hotel) dan penginapan kecil (losmen).



*Gambar 2.3 : Hotel Des Indes Jakarta
(Sumber: Sumber: www.onzeplek.nl)*

Berbagai macam jenis penginapan dapat disewakan. Salah satunya biasa disebut motel. Namun kejayaan motel tidak berlangsung lama. Seiring makin pesatnya perkembangan kota, berakhir pula era motel. Terutama karena letaknya yang agak di pinggir kota dan fasilitasnya yang kalah bagus dengan hotel yang ada dipusat kota, walaupun terpaksa bermalam di kawasan pinggiran, motel harus bersaing dengan hotel transit yang banyak tumbuh di sekitar tempat kedatangan. Selain hotel transit, anak-anak kandung hotel yang lahir di era 1990-an tak kalah hebatnya. Sebut saja *extended-stay* hotel, khusus buat tamu yang membutuhkan tempat menginap minimal 5 malam. Sedangkan pelaku bisnis yang harus bernegosiasi di kampung atau negeri orang, bisa mencari apartemen (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

4. Klasifikasi Hotel

Hotel dapat dikelompokkan ke dalam beberapa tipe/kategori. Pada tabel 2.1 dapat dilihat berbagai tipe/kategori hotel tersebut (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

Tabel 2.1. Tipe Hotel Berdasarkan Berbagai Klasifikasi

No	Dasar Klasifikasi	Penjelasan
1)	Berdasarkan Kelas	a. Hotel melati b. Hotel bintang satu(*) c. Hotel bintang dua (**) d. Hotel bintang tiga (***) e. Hotel bintang empat (****) f. Hotel bintang lima (*****)
2)	Berdasarkan Plan	a. Full American Plan b. Modified American Plan c. Continental Plan d. European Plan
3)	Berdasarkan Ukuran	a. Hotel Kecil/Small Hotel b. Hotel Sedang/Medium Hotel c. Hotel Besar/Large Hotel
4)	Berdasarkan Lokasi	a. City Hotel b. Resort Hotel
5)	Berdasarkan Area	a. Downtown Hotel b. Suburb Hotel c. Country Hotel d. Airport Hotel e. Motel f. Inn
6)	Berdasarkan Maksud Kunjungan Tamu	a. Business Hotel b. Tourism Hotel c. Sport Hotel d. Pilgrim hotel e. Cure Hotel f. Casino Hotel
7)	Lamanya Tamu Menginap	a. Transit Hotel b. Semi Residential Hotel c. Residential Hotel
8)	Kriteria Jenis Tamu	a. Family Hotel
9)	Aspek Bentuk Bangunan	a. Pondok Wisata b. Cottage c. Montel

10)	Wujud Fisik	a. Produk Nyata (<i>Tangible</i>) b. Produk Tidak Nyata (<i>Intangible</i>)
-----	-------------	--

Sumber : Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008

1) Hotel berdasarkan kelas (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

Hotel berdasarkan kelas adalah hotel yang kriteria klasifikasinya berdasarkan tingkatan atau bintang yang diperoleh hotel itu sendiri. Banyak jumlah bintang, maka persyaratan, fasilitas, dan pelayanan yang dituntut semakin banyak dan baik. Kriteria klasifikasi hotel berdasarkan bintang adalah sebagai berikut:

a. Hotel Bintang Satu (*)

Jumlah kamar standar, minimum 15 kamar Kamar mandi di dalam Luas kamar standar, minimum 20 m².

b. Hotel Bintang Dua (**)

Jumlah kamar standar, minimum 20 kamar, Kamar suite minimum 1 kamar, Kamar mandi di dalam, Luas kamar standar, minimum 22 m², Luas kamar suite minimum 44 m².

c. Hotel Bintang Tiga (***)

Jumlah kamar standar, minimum 30 kamar, Kamar suite minimum 2 kamar, Kamar mandi di dalam, Luas kamar standar, minimum 24 m², Luas kamar suite, minimum 48 m².

d. Hotel Bintang Empat (****)

Jumlah kamar standar, minimum 50 kamar, Kamar suite minimum 3 kamar, Kamar mandi di dalam, Luas kamar standar, minimum 24 m², Luas kamar suite, minimum 48 m².

e. Hotel Bintang Lima (*****)

Jumlah kamar standar, minimum 100 kamar, Kamar suite minimum 4 kamar, Kamar mandi di dalam, Luas kamar standar, minimum 26 m², Luas kamar suite, minimum 52 m².

2) Hotel Berdasarkan Plan (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

Beberapa macam hotel *Plan Usage*, antara lain:

a. *American Plan*

Sistem perencanaan harga kamar di mana harga yang dibayarkan sudah termasuk harga kamar itu sendiri ditambah dengan harga makan (*meals*). *American Plan* dibagi menjadi dua bagian, yaitu:

1) *Full American Plan* (FAP)

Harga kamar sudah termasuk tiga kali makan (pagi, siang dan malam)

2) *Modified American Plan* (MAP)

Harga kamar sudah termasuk dengan dua kali makan, di mana salah satu di antaranya harus makan pagi (*breakfast*).

b. *Continental Plan/Bermuda Plan*

Adalah perencanaan harga kamar di mana harga kamar tersebut sudah termasuk dengan kontinental breakfast.

c. *European Plan*

Tamu yang menginap hanya membayar untuk kamar saja. Keistimewaannya: Praktis, banyak digunakan oleh hotel-hotel, Memudahkan *system billing* (Pembayaran saat *check out*).

3) Hotel Berdasarkan Ukuran (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

Klasifikasi hotel berdasarkan ukurannya dapat ditentukan berdasarkan jumlah kamar yang ada. Ukuran hotel diklasifikasikan menjadi 3 bagian, yaitu:

a. *Small hotel*

Small hotel adalah hotel kecil dengan jumlah kamar di bawah 150 kamar

b. *Medium hotel*

Adalah hotel dengan ukuran sedang, di mana dalam medium hotel ini dapat dikategorikan menjadi 2, yaitu:

a) *Average hotel* : jumlah kamar antara 150-299 kamar.

b) *Above average hotel*: jumlah kamar antara 300 - 600 kamar.

c. *Large Hotel*

Large hotel adalah hotel dengan klasifikasi sebagai hotel besar dengan jumlah kamar diatas **600** (enam ratus) kamar

4) Hotel Berdasarkan Lokasi (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

a. *City hotel*

Hotel yang terletak di dalam kota, di mana sebagian besar tamunya yang menginap adalah memiliki kegiatan berbisnis.



Gambar 2.4 Contoh Kamar Hotel
(sumber: Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008)

b. *Resort Hotel*

Adalah hotel yang terletak di kawasan wisata, di mana sebagian besar tamunya tidak melakukan kegiatan bisnis, tetapi lebih banyak rekreasi. Macam-macam resort berdasarkan lokasi:

1. *Mountain Hotel* (hotel yang berada di pegunungan)



Gambar 2.5 Contoh Mountain Hotel
(sumber: www.tanap.sk)

2. *Beach Hotel* (hotel yang berada di daerah pantai)



Gambar 2.6 Contoh Beach Hotel
(sumber: www.sanur-beach-hotel.com)

3. *Lake Hotel* (hotel yang berada di pinggir danau)



Gambar 2.7 Contoh Lake Hotel
(sumber: www.innagaruda.com)

4. *Hill Hotel* (hotel yang berada di puncak bukit)
5. *Forest Hotel* (hotel yang berada di kawasan hutan lindung).



Gambar 2.8 Contoh Forest Hotel
(sumber: www.greenforesthotel.com)

5) Hotel Berdasarkan Area (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

a. *Suburb Hotel*

Hotel yang berlokasi di pinggiran kota, yang merupakan kota satelit yaitu pertemuan antara dua kota madya.

b. *Airport Hotel*

Adalah hotel yang berada dalam satu kompleks bangunan atau area pelabuhan udara atau sekitar bandar udara.

c. *Urban Hotel*

Adalah hotel yang berlokasi di pedesaan dan jauh dari kota besar atau hotel yang terletak di daerah perkotaan yang baru, yang tadinya masih berupa desa.

6) Berdasarkan Maksud Kunjungan (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

Hotel berdasarkan maksud kunjungan selama menginap, adalah sebagai berikut:

a. *Business hotel*

Hotel yang tamunya sebagian besar berbisnis, di sini biasanya menyediakan ruang-ruang *meeting* dan *convensi*.

b. *Resort/Tourism Hotel*

Hotel yang kebanyakan tamunya adalah para wisatawan, baik domestik maupun manca negara.

c. *Casino hotel*

Adalah hotel yang sebagian tempatnya berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan berjudi.

d. *Pilgrim hotel*

Hotel yang sebagian tempatnya berfungsi sebagai fasilitas beribadah. Seperti hotel-hotel di Arab (pada saat musim haji) dan Lourdes di Perancis.

e. *Cure Hotel*

Adalah hotel yang tamu-tamunya adalah tamu yang sedang dalam proses pengobatan atau penyembuhan dari suatu penyakit.

7) Hotel Berdasarkan Lamanya Tamu yang Menginap

a. *Transit hotel*

Tamu yang menginap di hotel ini biasanya dalam waktu yang singkat, rata-rata satu malam.

b. *Semi residential hotel*

Tamu yang menginap di hotel ini biasanya lebih dari satu malam, tetapi jangka waktu menginap tetap singkat, berkisar antara 1 minggu sd. 1 bulan.

c. *Residential hotel*

Tamu yang menginap di hotel ini cukup lama, paling sedikit satu bulan.

8) Hotel Berdasarkan Kriteria Jenis Tamu (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

Jenis-jenis tamu yang menginap di sini artinya bahwa dari mana asal usulnya mereka menginap dan latar belakangnya, contohnya *Family Hotel*.

9) Aspek Bentuk Bangunan (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

Akan terlihat jelas, dengan melihat bentuk bangunan saja orang akan dapat menebak jenis akomodasi apa dari bentuk bangunan tersebut. Untuk lebih jelasnya jenis ini dapat dibagi menjadi beberapa macam .

a. *Pondok Wisata*

Merupakan suatu usaha perseorangan dengan mempergunakan sebagian dari rumah tinggalnya untuk inapan bagi setiap orang dengan perhitungan pembayaran harian.

b. *Cottage*

Adalah suatu bentuk bangunan yang dipergunakan untuk usaha pelayanan akomodasi dengan fasilitas-fasilitas tambahan lainnya. Fasilitas tambahan yang dimaksud bisa berupa peminjaman sepeda secara gratis, atau fasilitas dayung apabila cottage terletak di tepi danau.

c. Motel (Motor Hotel)

Adalah suatu bentuk bangunan yang digunakan untuk usaha perhotelan dengan sarana tambahan adanya garasi disetiap kamarnya. Biasanya motel ini bertingkat dua, bagian atas sebagai kamar, dan di bagian bawah berupa garasi mobil.

B. Fungsi dan Peranan Hotel

Fungsi utama dari hotel adalah sebagai sarana untuk memenuhi kebutuhan tamu (wisatawan atau pelancong) sebagai tempat tinggal sementara selama jauh dari tempat asalnya. Pada umumnya kebutuhan utama para tamu dalam hotel adalah istirahat, tidur, mandi, makan, minum, hiburan, dan lain-lain. Namun dengan perkembangan dan kemajuan hotel sekarang ini, fungsi hotel bukan saja sebagai tempat menginap atau istirahat bagi para tamu, namun fungsinya bertambah sebagai tujuan konferensi, seminar, loka karya, musyawarah nasional dan kegiatan lainnya.

Dengan demikian fungsi hotel sebagai suatu sarana komersial bukan hanya untuk menginap, istirahat, makan dan minum, tetapi juga sebagai tempat melangsungkan kegiatan sesuai dengan tujuan pasar hotel tersebut.

Dalam menunjang pembangunan negara, usaha perhotelan memiliki peran, antara lain:

1. Meningkatkan industri rakyat

Hotel banyak memakai barang-barang yang diproduksi oleh industri rakyat, seperti meubel, bahan pakaian, makanan, minuman, dan sebagainya.

2. Menciptakan lapangan kerja

3. Membantu usaha pendidikan dan latihan

4. Meningkatkan pendapatan daerah dan negara

5. Meningkatkan devisa negara

6. Meningkatkan hubungan antar bangsa

C. Tinjauan Umum Hotel Transit

1. Pengertian Hotel Transit Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar

a. Hotel Transit

Hotel transit adalah suatu bentuk akomodasi yang menampung atau menerima tamu yang transit (singgah sementara), dimana tamu hotel dapat menginap untuk semalam atau kurang.¹

b. Bandara

Bandara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.²

c. Internasional

Internasional adalah mendunia.

(http://www.total.or.id/info.php?kk=international_Kamus
Komputer dan Teknologi Informasi)

d. Sultan Hasanuddin

Sultan Hasanuddin adalah nama tokoh sejarah yang merupakan putera kedua dari Sultan Malikussaid, Raja Gowa ke-15. Sultan Hasanuddin memerintah Kerajaan Gowa, ketika Belanda yang diwakili Kompeni sedang berusaha menguasai perdagangan rempah-rempah. Gowa merupakan kerajaan besar di wilayah timur Indonesia yang menguasai jalur perdagangan.
(<http://dadank22.blogspot.com/2008/11/sejarah-sultan-hasanuddin.html>)

¹ Sudiarto Mangkuwerdoyo, Pengantar Industri Akomodasi dan Restoran (Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1999), hal. 5

² Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), Wikipedia bahasa Indonesia, ensiklopedia bebas.

e. Makassar

Makassar adalah salah satu kota yang ada di pulau Sulawesi, provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia. Kota Makassar terletak antara 119°24'17'38" Bujur Timur dan 5°8'6'19" Lintang Selatan yang berbatasan dengan sebelah utara dengan Kabupaten Maros, Sebelah timur Kabupaten Maros, sebelah selatan Kabupaten Gowa dan sebelah barat adalah Selat Makassar. Luas Wilayah Kota Makassar tercatat 175,77 Km persegi yang meliputi 14 kecamatan. (http://makassarkota.go.id/download/bab_01_geografi_dan iklim.pdf_Makassar Dalam Angka 2010)

Maka, pengertian dari Hotel Transit Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar adalah suatu bentuk akomodasi yang menampung atau menerima tamu yang transit yang berada pada kawasan Bandara Internasional yang sudah mendunia yang bernama Sultan Hasanuddin nama dari anak raja Gowa ke-15 yang berada di pulau sulawesi tepatnya di provinsi Sulawesi Selatan, Makassar.

2. Latar Belakang Hotel Transit

Hotel transit atau *transiter*, tanpa memandang nama yang di berikan, seperti motel, losmen, wisma atau apapun, merupakan turunan dari penginapan tua yang di operasikan utamanya untuk memberikan akomodasi bagi para pejalan atau *traveler*. Ciri yang membedakannya adalah bahwa ia menjual kamar-kamarnya, makanan tanpa didahului dengan persetujuan dengan tamu, akibatnya tarif hotel ditentukan atas dasar uang belanja harian. Di antara banyak hotel transiter, setiap hotel biasanya berupaya untuk menemukan klasifikasi lebih agar dapat melayani kebutuhan tamu tertentu. Dengan demikian di daerah-daerah yang menuju daerah pinggiran kota, ke jalan raya, ke Bandar udara, dan kemana saja dapat dijumpai hotel jenis ini (kominfo newscenter.com).

Hotel transiter mempunyai kebiasaan menyerahkan rekening hotel pada saat tamunya hendak berangkat dan apabila tamunya tinggal

lebih dari satu minggu maka tagihan akan diserahkan pada akhir periode yang ditentukan, tergantung kebijakan kredit yang ada (kominfo newscenter.com).

3. Macam Hotel Transit

Macam-macam hotel transit menurut letak / lokasi (Romy Tris Haryanto skripsi, Hotel Transit di Kawasan Bandara Soekarno-Hatta, 2000) antara lain:

- a. Hotel transit yang berlokasi dekat dengan bandar udara / airport, yaitu hotel transit yang melayani tamu-tamu yang melakukan perjalanan menggunakan transportasi / pengangkutan udara, baik sebelum maupun sesudah melakukan perjalanan.
- b. Hotel transit yang berlokasi di sekitar pelabuhan laut, yaitu hotel transit yang melayani tamu yang melakukan perjalanan menggunakan kapal laut ataupun sarana pengangkutan laut lainnya seperti kapal ferry, dan sebagainya.
- c. Hotel transit yang berlokasi di dekat terminal/stasiun, yaitu hotel transit yang melayani tamu yang melakukan perjalanan menggunakan angkutan darat, dimana hotel ini terletak tidak jauh dari lokasi terminal bus, maupun stasiun kereta api.

4. Karakteristik Hotel Transit

Produk bisnis perhotelan mempunyai empat karakteristik khusus, yaitu: produk nyata (*tangible*), tidak nyata (*intangible*), bersifat "*perishable*" dan "*non perishable*". Produk yang bersifat nyata antara lain kamar, makanan, minuman, kolam renang dan sebagainya. Produk yang bersifat tidak nyata, antara lain keramah-tamahan, kenyamanan, keindahan, keamanan dan sebagainya. Produk bersifat *perishable* artinya bahwa produk tersebut hanya bisa dijual saat ini adalah produk tidak tahan lama yang dapat disimpan di gudang. Contohnya kamar hotel, bahan makanan segar yang tidak dapat disimpan seperti sayur-mayur. Produk yang bersifat *non perishable* misalnya minuman keras, soft drink, perlengkapan tamu (*guest supply*)

and amenities). Bisnis hotel transit mempunyai tujuan yaitu mendapatkan pendapatan seoptimal mungkin melalui pemenuhan kebutuhan dan keinginan tamu (*guest need & wants*). Kepuasan tamu menjadi sasaran pelayanan untuk membentuk citra hotel yang baik dan sekaligus menjamin keberadaan hotel dalam jangka panjang (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

5. Persyaratan Hotel Transit

Motivasi utama para tamu / wisatawan yang menginap di hotel transit adalah untuk beristirahat melepas kepenatan setelah melakukan perjalanan atau sebelum melanjutkan perjalanan, beristirahat dapat berfungsi untuk mengembalikan kesegaran badan dan pikiran setelah perjalanan jauh, sambil bersiap untuk melanjutkan perjalanan ataupun melaksanakan aktivitas berikutnya. Untuk itu suatu hotel transit dituntut untuk dapat memberikan pelayanan yang cepat, efektif dan efisien, sehingga para tamu dapat segera menempati kamarnya dan beristirahat, sebab para tamu pada umumnya tinggal dalam jangka waktu yang singkat pada sebuah hotel transit, disamping itu dituntut juga untuk dapat menciptakan suasana yang tenang untuk memberikan kenyamanan kepada para tamu. Biasanya pengunjung yang menginap di hotel transit menggunakan kesempatan tersebut untuk kegiatan membersihkan badan, baik itu mandi ataupun hanya sekedar cuci muka, kemudian kalau masih memungkinkan bisa tidur sejenak melepas lelah, karena biasanya setelah perjalanan jauh dan terus-menerus duduk, badan terasa capek sekali, padahal masih harus menempuh perjalanan berikutnya dalam tenggang waktu yang tidak terlalu lama. Terdapat pula fasilitas bagi para tamu untuk makan dan minum, ataupun untuk belanja beberapa kebutuhan sederhana untuk perjalanan selanjutnya, seperti makanan kecil, minuman ringan, obat-obatan, majalah dan lain sebagainya. Sedangkan bagi para tamu yang menyewa kamar dalam waktu yang agak lama, maka biasanya waktu tersebut, selain digunakan untuk beristirahat, tidak jarang

dimanfaatkan juga untuk jalan-jalan/sightseeing/tour di kota/tempat yang disinggahi tersebut, pada umumnya lokasi yang dikunjungi adalah tempat-tempat perbelanjaan, bisa untuk belanja barang-barang yang menarik, mencari souvenir/benda kenangan dari kota/tempat tersebut, atau hanya sekedar mencari buah tangan bagi relasi/keluarga. Selain pusat perbelanjaan, lokasi lainnya yaitu tempat-tempat hiburan, bangunan-bangunan penting/bersejarah, maupun lokasi menarik lainnya (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

Maka yang harus diperhatikan dalam suatu hotel transit adalah sebagai berikut :

- a. Sistem pelayanan dan operasionalnya dilakukan dengan cara cepat dan mudah.
- b. Penataan dan pengaturan pola ruang secara efektif dan efisien, sehingga menghasilkan bangunan yang fungsional.
- c. Mampu menciptakan suasana yang kondusif untuk memberikan ketenangan bagi para tamu untuk beristirahat
- d. Memberikan jaminan terhadap faktor keamanan, privat, nyaman dan bersih, sebagaimana layaknya standar sebuah hotel yang bagus dan layak untuk ditempati oleh para tamu.
- e. Tersedianya fasilitas bagi pengunjung dalam mendapatkan sarana transportasi yang akan mereka gunakan untuk melanjutkan perjalanan, dalam hal ini bisa diwujudkan dengan keberadaan travel agent yang mempersiapkan segala keperluan untuk mengantar para tamu ke tempat tujuannya.
- f. Menyediakan sarana bagi tamu yang ingin melakukan kegiatan tour/sightseeing/jalan-jalan.

6. Kriteria Umum Hotel Transit

Hal-hal yang menjadi kriteria sebuah hotel transit agar mampu memperlihatkan karakter sesuai dengan fungsinya (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008), yaitu :

a. Cepat, efektif dan efisien

Dengan menerapkan sistem operasional yang cepat dan mudah, maka para pengunjung hotel tidak perlu menghabiskan waktu yang lama untuk mengurus permasalahan administrasi dan reservasi, sehingga dengan segera dapat menempati kamar yang dipesan untuk beristirahat. Penataan ruang juga dilakukan secara efektif, sehingga nilai komersil dari bangunan tersebut dapat dimanfaatkan secara maksimal oleh pengelola. Pemanfaatan tapak juga harus dilakukan secara efisien, mengingat lokasi bangunan berada di daerah komersil dengan harga lahan yang mahal, maka setiap rencana pengadaan ruang harus diperhitungkan dengan matang, sehingga tujuan utama dari bangunan ini yang bersifat komersil, yaitu mencari keuntungan, dapat terpenuhi.

b. Akses/ pencapaian

Lingkungan hotel transit ini tidak dipersiapkan untuk menampung kendaraan dalam jumlah yang banyak, karena sasaran konsumen yang diprediksikan untuk menyewa kamar di hotel ini adalah wisatawan domestik dan mancanegara yang sedang bepergian dengan menggunakan sarana transportasi udara, sehingga kemungkinan untuk membawa kendaraan pribadi sangatlah kecil, sedangkan prediksi kendaraan yang akan keluar-masuk lingkungan hotel ini adalah kendaraan pegawai hotel, kendaraan untuk keperluan service, termasuk untuk menyuplai bahan makanan, minuman, serta kebutuhan operasional hotel lainnya, juga kendaraan pembuangan sampah, selain itu kemungkinan lain adalah kendaraan dari travel agent, untuk mengantar para tamu dari hotel transit ke tempat-tempat tujuan, ataupun yang membawa para tamu, calon penumpang kapal, dari tempat asal mereka untuk menginap di hotel transit. Dengan terbatasnya jumlah kendaraan yang keluar-masuk hotel, maka akan dapat mengurangi kemungkinan terjadinya masalah-masalah lalu

lintas kendaraan, seperti macet karena terjadi penumpukan kendaraan, ataupun kecelakaan. Untuk itu diperkirakan akses keluar-masuk hotel bisa melalui satu jalan masuk dan satu jalan keluar, serta, bila dibutuhkan, dapat juga ditambah satu jalan terpisah untuk service. Yang tidak kalah pentingnya untuk diperhatikan adalah akses/jalur untuk para pejalan kaki, karena diprediksikan calon penyewa kamar di hotel transit ini datang dengan berjalan kaki, baik konsumen yang baru turun dari pesawat, maupun konsumen yang akan menunggu jadwal keberangkatan pesawat berikutnya. Dengan adanya kemudahan bagi konsumen yang berjalan kaki dari bandara hasanuddin menuju hotel transit, maupun sebaliknya, maka kemungkinan untuk mendapatkan tamu bagi hotel semakin besar, tentunya hal tersebut akan mempengaruhi keberadaan hotel transit tersebut.

c. Orientasi

Orientasi bangunan mempunyai pemandangan (*view*) yang langsung atau dekat terhadap suasana lingkungan bandara, sehingga dapat memberikan kesan tersendiri terhadap calon konsumen yang akan diraih, bisa juga mencerminkan sarana transportasi yang digunakan oleh konsumen. Disamping itu suasana bandara merupakan *view* yang sangat menarik dan merupakan salah satu *view* favorit bagi para konsumen. Dengan orientasi bangunan yang menghadap ke arah bandara, maka para tamu yang menginap di hotel transit ada kesempatan untuk menikmati/ melihat langsung pemberangkatan pesawat yang akan lepas landas maupun mendarat, ataupun pemandangan lainnya. Sementara itu pada sisi lainnya, para penumpang pesawat yang akan turun di bandara sudah dapat melihat keberadaan hotel transit sejak berada di atas pesawat, beberapa saat sebelum pesawat tersebut mendarat, sehingga memunculkan rasa penasaran dan pertanyaan-pertanyaan terhadap keberadaan hotel tersebut, yang

pada akhirnya bisa menjadi ketertarikan untuk mengunjungi dan menginap di hotel ini. Dengan demikian keberadaan hotel transit ini merupakan salah satu fasilitas penunjang bagi kawasan bandara, mudah diingat oleh masyarakat, sehingga menjadikan hotel transit ini sebagai tempat yang sering dituju oleh para konsumen yang hendak memanfaatkan fasilitas yang ditawarkan, sesuai dengan keperluan konsumen tersebut. Untuk itu diperlukan penataan tapak yang baik dan kontrol terhadap batas ketinggian bangunan sehingga dapat menonjolkan karakter hotel transit tersebut.

d. Lingkungan

Penciptaan lingkungan sekitar yang bisa mendukung keberadaan hotel transit merupakan hal yang penting, karena walaupun hanya berfungsi sebagai tempat persinggahan sementara tentunya konsumen juga mencari suasana lingkungan yang menyenangkan agar pikirannya tidak terganggu dengan hal-hal yang tidak menyenangkan.

7. Standar Perancangan

Menurut *The Architect's Journal* (1974:9) standar perancangan hotel selalu didasarkan atas adanya kebutuhan yang terjadi akibat pengaruh perkembangan arus dan volume wisatawan, perkembangan sarana transportasi, perkembangan pelayanan perjalanan atau perkembangan dunia usaha. Berdasarkan pengaruh perkembangan arus dan volume wisatawan, serta sarana transportasi udara tersebut, maka bandara Sultan Hasanuddin Makassar yang merupakan salah satu bandara Internasional Indonesia memerlukan adanya kelengkapan sarana akomodasi, dalam hal ini hotel transit yang mampu menunjang aktivitas dan keberadaan bandara Hasanuddin Makassar serta pemenuhan kebutuhan para wisatawan yang mengalami transit penerbangan (wisatawan mancanegara, wisatawan domestik, dan pengusaha serta awak pesawat). Perencanaan hotel transit ini diharapkan mampu mengantisipasi tuntutan akan sarana akomodasi di

dalam kawasan bandara Hasanuddin Makassar. Kawasan bandara Hasanuddin Makassar menurut para investor juga berpotensi untuk menciptakan komunitas ekonomi (Berita Kota Online).

8. Sistem Kepemilikan dan pengelolaan Hotel Transit

a. Kepemilikan

Hotel transit yang direncanakan dibangun dalam kawasan bandara Sultan Hasanuddin Makassar adalah jenis hotel yang berada di bawah kepemilikan perusahaan lain atau merupakan unit perusahaan tersebut. Induk perusahaan akan memberikan patokan cara-cara mengelola dan kebijakan-kebijakan atas hotel-hotel yang dimilikinya (Akomodasi Perhotelan Jilid I, 2008).

b. Bentuk pengelolaan

Hotel transit yang dalam pengoperasiannya telah menghabiskan banyak dana memerlukan pengelolaan secara profesional, dengan mengharapkan mendapat margin yang tinggi. Biasanya modal dasar perusahaan tidak hanya dari seorang pemilik modal tetapi dari beberapa orang, bahkan untuk hotel-hotel bertaraf internasional yang beroperasi di beberapa ota atau negara, pemilik modal terdiri dari suatu perusahaan besar yang tergabung dalam suatu korporasi pemilik hotel.

Hotel-hotel besar yang beroperasi di berbagai tempat atau negara yang dimiliki oleh suatu perusahaan dan dikelola dengan sistem pengelolaan yang sama, biasa disebut dengan Chain Operator Hotel, karena hotel tersebut dioperasikan seperti mata rantai yang berhubungan.

Hotel-hotel besar ini oleh pemilik perusahaan diserahkan sepenuhnya kepada pengurus/pengelola hotel yang bekerja secara profesional. Dalam hal ini pemilik hotel berperan sebagai penanam modal (investor) atau pemilik (owner), sedangkan pengelola hotel diserahkan kepada manajemen hotel.

D. Tinjauan Terhadap Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

1. Penumpang Domestik dan Mancanegara

a. Penumpang Domestik

Jumlah penumpang dalam negeri (domestik) yang datang (*arrival*) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin pada bulan Februari 2011 mencapai 206 000 orang atau turun 11,12 persen dibandingkan Januari 2011 yang mencapai 231 769 orang. Sedangkan jumlah penumpang domestik yang berangkat (*departure*) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin bulan Februari 2011 mencapai 192 142 orang atau turun 13,08 persen dibandingkan Januari 2011 yang mencapai 221 048 orang. Selanjutnya penumpang transit tujuan dalam negeri pada bulan Februari 2011 berjumlah 129 135 orang atau turun 10,35 persen dibandingkan dengan Januari 2011 yang mencapai 144 036 orang.

Tabel 2.1 Perkembangan Penumpang Domestik Angkutan Udara di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Januari 2011 dan Februari 2011

Jenis penumpang	Januari 2011 (orang)	Februari 2011 (orang)	Perubahan Febuari 2011 terhadap Januari 2011 (%)
Arrival (kedatangan)	231.769	206.000	-11,12
Departure (keberangkatan)	221.048	192.142	-13,08
Transit	144.036	129.135	-10,35

Sumber : Berita Resmi Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, 2011

b. Penumpang Mancanegara

Selain melayani penerbangan domestik bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar juga melayani penerbangan mancanegara. Jumlah penumpang dari luar negeri (*international*) menurun sebesar 21,11 persen, yaitu dari 2 620 orang pada Januari 2011 menjadi 2 067 orang pada Februari 2011. Sedangkan penumpang tujuan luar

negeri (*international*) mengalami penurunan sebesar 18,21 persen, yaitu dari 2 576 orang pada bulan Januari 2011 menjadi 2 107 orang pada Februari 2011. Untuk penumpang transit tujuan internasional sama sekali idak ada.

Tabel 2.2 Perkembangan Penumpang Mancanegara Angkutan Udara di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Januari 2011 dan Februari 2011

Jenis penumpang	Januari 2011 (orang)	Februari 2011 (orang)	Perubahan Febuari 2011 terhadap Januari 2011 (%)
Arrival (kedatangan)	2.620	2.067	-21,11
Departure (keberangkatan)	2.576	2.107	-18,21
Transit	-	-	-

Sumber : Berita Resmi Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, 2011

E. Studi Banding

1. Quality Hotel Airport- Arlanda

Quality Hotel Airport Arlanda memiliki sauna dan pusat kebugaran. Fasilitas bisnis pada properti bintang 4 ini mencakup pusat bisnis, ruang rapat kecil, dan ruang rapat/konferensi. Hotel bandara ini memiliki restoran, kafe, dan bar/ruang duduk. Tamu mendapat akses gratis ke antar jemput ke bandara. Parkir tamu gratis. Fasilitas acara terdiri atas ruang rapat/konferensi dan fasilitas banquet. Fasilitas tambahan mencakup staf multibahasa, fasilitas laundry, dan perpustakaan video. Terdapat 228 kamar tamu berpenyejuk udara di Quality Hotel Airport Arlanda dilengkapi *minibar* dan *brankas*. Televisi dilengkapi dengan kanal satelit, akses Internet televisi gratis, dan film berbayar. Semua kamar menyediakan mesin faks, koran gratis, dan telepon. Tamu dapat menggunakan akses *Internet* kecepatan tinggi nirkabel secara gratis dalam kamar. Semua unit dilengkapi lemari es dan mesin seduh kopi/teh. Fasilitas tambahan mencakup

pengering rambut dan setrika/papan setrika. Semua kamar tamu di Quality Hotel Airport Arlanda bebas rokok (<http://mbot.multiply.com>).



*Gambar 2.9 Quality Hotel Airport Arlanda
(sumber: www.greenforesthotel.com)*

2. Hotel Jakarta Airport

Hotel Jakarta Airport terletak nyaman tepat di atas gerbang kedatangan Anda di titik Rapat Terminal 2E. Anda dapat melihat pesawat mendarat dan lepas landas. Selain ruang tamu, kami juga menyediakan fasilitas dan layanan lainnya, seperti Jet Lounge Bar, Cockpit Restaurant, Spa Lounge, Business Center dan ruang Cockpit rapat. Di seluruh penjuru Indonesia khususnya di kota-kota besar tidak lagi sulit mencari pilihan hotel berbintang. Tinggal anda yang menentukan hotel mana yang sesuai dengan keperluan anda, apakah untuk melakukan perjalanan bisnis, kepentingan korporat, liburan keluarga atau berbulan madu romantis.



*Gambar 2.10 Jakarta Airport Hotel
(sumber: www.greenforesthotel.com)*

F. Tinjauan Terhadap Kontekstual

1. Pengertian Kontekstual

Kontekstual adalah memungkinkan perluasan bangunan dan keinginan mengaitkan bangunan baru dengan dengan lingkungan sekitarnya (brent c brolin, arshitecture in context).

2. Ciri-Ciri Kontekstual

Adapun ciri – ciri dari kontekstual adalah:

- a. Adanya pengulangan motif dari desain bangunan sekitar.
- b. Pendekatan baik dari bentuk, pola atau irama, ornament, dan lain - lain terhadap bangunan sekitar lingkungan, hal ini untuk menjaga karakter suatu tempat.
- c. Meningkatkan kualitas lingkungan yang ada

3. Unsur-Unsur Kontekstual

Yang perlu diperhatikan dalam kontekstual adalah:

a. Irama

Irama adalah sebagai pengulangan garis, bentuk, wujud, atau warna secara teratur dan harmonis.

Pada dasarnya manusia memiliki kecenderungan mengelompokkan unsur – unsure di dalam suatu komposisi acak menurut:

- 1) Kedekatan atau keterhubungan satu sama lain, dan
- 2) Karakteristik visual yang dimiliki bersama

Sifat fisik dari bentuk dan ruang arsitektur yang dapat diorganisir secara berulang adalah:

- 1) Ukuran
- 2) Bentuk wujud
- 3) Karakteristik detail

b. Datum

Suatu datum diartikan sebagai suatu garis, bidang atau ruang acuan untuk menghubungkan unsur - unsur lain di dalam suatu komposisi. Datum mengorganisir suatu pola acak unsur –

unsur melalui keteraturan kontinuitas dan kehadirannya yang konstan. Sebagai contoh, garis – garis lagu berfungsi sebagai suatu datum yang memberi dasar visual untuk membaca not dan irama secara relatif nada – nada yang ada.

Pada sebuah organisasi acak dari unsur – unsur yang tidak sama, sebuah datum dapat mengorganisir unsur – unsur ini menurut cara – cara berikut:

1) Garis

Sebuah garis dapat memotong atau membentuk sisi – sisi bersama suatu pola; garis – garis grid dapat membentuk sebuah bidang penyatuan yang netral dari suatu pola.

2) Bidang

Sebuah bidang dapat mengumpulkan pola unsur – unsur di bawahnya atau berfungsi sebagai latarbelakang dan membatasi unsur – unsur di dalam bidangnya.

3) Ruang

Sebuah bidang dapat mengumpulkan pola – pola di dalam batas – batasnya atau mengorganisir mereka sepanjang sisi – sisinya.

4. Pembagian Arsitektur Kontekstual

Arsitektur kontekstual dibagi menjadi dua kelompok yaitu:

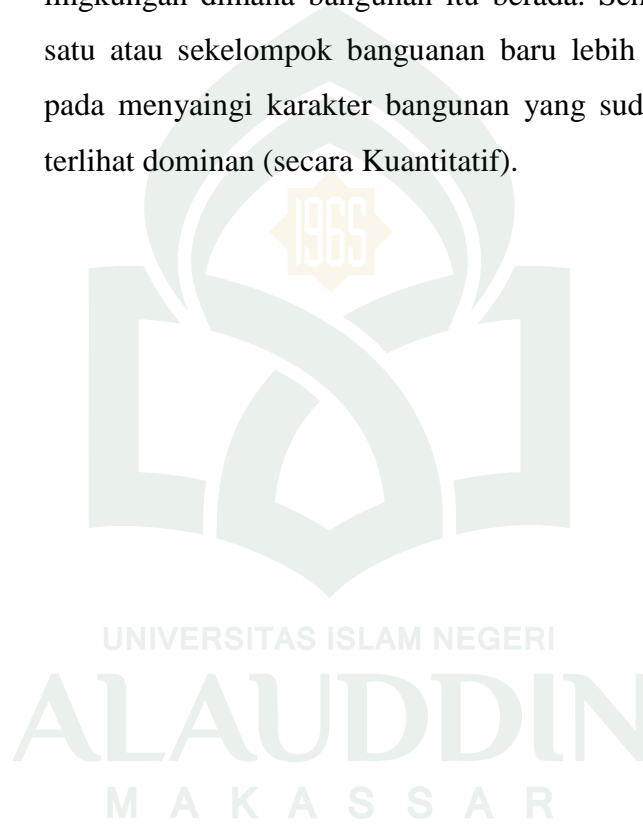
a. Kontras (kontras / berbeda)

Kontras dapat menciptakan lingkungan urban yang hidup dan menarik, namun dalam pengaplikasiannya diperlukan kehati – hatian hal ini agar tidak menimbulkan kekacaun.

Hal ini sesuai dengan pendapat Brent C. Brolin, bahwasannya kontras bangunan modern dan kuno bisa merupakan sebuah harmosi, namun ia mengatakan bila terlalau banyak akan mengakibatkan ”*shock effect*” yang timbul sebagai akibat kontas. Maka efektifitas yang dikehendaki akan menurun sehingga yang muncul adalah *chaos*.

b. Harmony (harmoni / selaras)

Ada kalanya suatu lingkungan menuntut keserasian / keselarasan, hal tersebut dilakukan dalam rangka menjaga keselarasan dengan lingkungan yang sudah ada. Bangunan baru lebih menghargai dan memperhatikan konteks / lingkungan dimana bangunan itu berada. Sehingga kehadiran satu atau sekelompok bangunan baru lebih menunjang dari pada menyaingi karakter bangunan yang sudah ada walaupun terlihat dominan (secara Kuantitatif).



BAB III

TINJAUAN DAN POTENSI PENGEMBANGAN HOTEL TRANSIT DI KAWASAN BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR

A. Tinjauan Umum Kota Makassar

Kota Makassar merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia memiliki luas areal 175,79 km² dengan penduduk 1.112.688, sehingga kota ini sudah menjadi kota Metropolitan. Sebagai pusat pelayanan di KTI, Kota Makassar berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara dan pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan (Profil Kota Makassar, 2001).

Secara administrasi kota ini terdiri dari 14 kecamatan dan 143 kelurahan. Kota ini berada pada ketinggian antara 0-25 m dari permukaan laut. Penduduk Kota Makassar pada tahun 2000 adalah 1.130.384 jiwa yang terdiri dari laki-laki 557.050 jiwa dan perempuan 573.334 jiwa dengan pertumbuhan rata-rata 1,65 %. Masyarakat Kota Makassar terdiri dari beberapa etnis yang hidup berdampingan secara damai seperti Etnis Bugis, etnis Makassar, etnis Cina, etnis Toraja, etnis Mandar dll. Kota dengan populasi 1.112.688 jiwa ini, mayoritas penduduknya beragama Islam. Dalam sejarah perkembangan Islam, Makassar adalah kota kunci dalam penyebaran agama Islam ke Kalimantan, Philipina Selatan, NTB dan Maluku (Profil Kota Makassar, 2001).

Kota Makassar disamping sebagai daerah transit para wisatawan yang akan menuju ke Tana Toraja dan daerah-daerah lainnya, juga memiliki potensi obyek wisata seperti, Pulau Lae-lae, Pulau Kayangan, Pulau Samalona, Obyek wisata peninggalan sejarah lainnya seperti: Museum Lagaligo, Benteng Somba Opu, Makam Syech Yusuf, makam Pangeran Diponegoro, Makam Raja-raja Tallo, dan lain-lain. Fasilitas penunjang tersedia jumlah hotel 95 buah dengan jumlah kamar 3.367

cottage wisata sebanyak 76 buah, selain itu juga terdapat obyek wisata Tanjung Bunga yang potensial (Profil Kota Makassar, 2001).

1. Kondisi Wilayah Kota Makassar

a. Keadaan Geografi

Secara geografis Kota Metropolitan Makassar terletak di pesisir pantai barat Sulawesi Selatan pada koordinat $119^{\circ}18'27,97''$ $119^{\circ}32'31,03''$ Bujur Timur dan $5^{\circ}00'30,18''$ - $5^{\circ}14'6,49''$ Lintang Selatan dengan luas wilayah 175.77 km² dengan batas-batas berikut :

- 1) Batas Utara : Kabupaten Pangkajene Kepulauan
- 2) Batas Selatan : Kabupaten Gowa
- 3) Batas Timur : Kabupaten Maros
- 4) Batas Barat : Selat Makasar



Gambar 3.1 Peta Sulawesi Selatan
(Sumber: www.petamakassar.info)



Gambar 3.2 Peta Kota Makassar
(Sumber: www.petamakassar.info)

Secara administrasi Kota Makassar terbagi atas 14 Kecamatan dan 142 Kelurahan dengan 885 RW dan 4446 RT, ketinggian Kota Makassar bervariasi antara 0 - 25 meter dari permukaan laut. Kota Makassar diapit dua buah sungai yaitu: Sungai Tallo yang bermuara di sebelah utara kota dan Sungai Jeneberang bermuara pada bagian selatan kota (Makassar Dalam Angka, 2010).

b. Iklim

Berdasarkan pencatatan Stasiun Meteorologi Maritim Paotere, secara rata-rata kelembapan udara sekitar 77 %, temperatur udara sekitar 26,2 c - 29,3 c dan rata-rata kecepatan angin 5,2 knot (Makassar Dalam Angka, 2010).

c. Topografi

Makassar merupakan daerah pesisir pantai yang keadaan wilayahnya secara keseluruhan relatif datar dan hanya sebagian kecil berupa daratan tinggi. Secara keseluruhan, ketinggian dari permukaan laut untuk wilayah Kota Makassar berkisar antara 0 – 25 meter diatas permukaan laut dengan kemiringan tanah rata-rata 2 % kearah barat (Makassar Dalam Angka, 2010).

d. Tata guna lahan

Sebagian besar masih bersifat penggunaan lahan Non-urban sekitar 87 % dari luas wilayah keseluruhan. Namun dewasa ini pemerintah telah menetapkan daerah kawasan rekreasi pada sebagian wilayah kecamatan Tamalate, sebagian wilayah kecamatan Mariso, sebagian wilayah kecamatan Mamajang. Luas tanah bagi peruntukan rekreasi termasuk jalur hijau, lapangan olahraga, taman-taman, beserta sarana dan prasarana adalah sekitar 17.37 Km² atau luas 10 % dari luas kota.

e. Laut

Dengan letaknya yang strategis, terbentang di tepi Selat Makassar, merupakan potensi besar untuk dikembangkan menjadi obyek wisata. Ciri paling khas dari air laut yang diketahui oleh semua orang adalah rasanya yang asin. Ini disebabkan karena didalam air laut terlarut bermacam-macam garam, yang paling utama adalah garam natrium klorida (NaCl) yang sering pula disebut garam dapur. Selain garam-garaman klorida, didalam air laut terdapat pula garam-garam magnesium, kalium, kalsium dan sebagainya. Kosentrasi rata-rata seluruh garam yang terdapat

dalam air laut dikenal sebagai salinitas (kadar garam atau kegaraman). Konsentrasi ini biasanya sebesar 3 % dari berat seluruhnya (Sahala Hutabarat dan Stewart M. Evans, Pengantar Oseanografi, H. 59).

2. Arah Pembangunan Kota Makassar

Untuk menentukan posisi yang tepat sesuai dengan peruntukan wilayah garis besar dituangkan dalam rencana pengembangan kota Makassar yang berpedoman pada Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) seperti yang terlihat dalam tabel berikut :

Tabel 3.1 Rencana Fungsi Tata Ruang Bagian Wilayah Kota Makassar
Tahun 2000 – 2011

BWK	KECAMATAN	LUAS (Ha)	FUNGSI	
			UTAMA	PENUNJANG
1	2	3	4	5
A	Ujung Pandang Makassar Wajo Bontoala Mariso Mamajang	1.331	Pusat perdagangan Perniagaan Jasa sosial	Rekreasi Perhotelan Pemerintah kota Pemukiman Taman Kota
B	Ujung Tanah	594	Transportasi laut (pelabuhan)	Pariwisata Tirta Militer Pemukiman
C	Tamalate	2.021	Rekreasi pantai Jasa pariwisata	Perdagangan Pendidikan Pemukiman Transportasi darat Taman Kota
D	Rappocini	923	Jasa pelayanan sosial/umum	Perkantoran Perdagangan Pemukiman
E	Panakkukang	1.705	Pusat perdagangan Jasa sosial	Pemukiman Pendidikan Perkantoran Terminal angkot Ruang Terbuka Hijau
F	Manggala	2.414	Pemukiman	Pariwisata Rekreasi

G	Tallo	583	Pariwisata Hutan/ taman kota	Jasa sosial/umum Pemukiman Taman kota
H	Tamalanrea	3.184	Pusat pendidikan Pemukiman	Jasa pelayanan Kesehatan Industri Perdagangan Jasa sosial/umum
I	Biringkanaya	4.822	Industri Pemukiman	Terminal darat Militer Ruang hijau Pekuburan

Sumber : Pemerintah Kota Makassar, 2010

Sebagai suatu sistem wilayah, maka kota terbentuk oleh adanya interaksi antar Bagian Wilayah Kota (BWK) yang mempunyaifungsi tertentu. Sehubungan dengan perkembangan kebutuhan lahan untuk kegiatan-kegiatan perkotaan, maka fungsi eksisting BWK di kota Makassar masa mendatang dinilai tidak memadai lagi. Dengan demikian, Rencana Tata Guna Lahan (RTGL) kota Makassar didekati melalui fungsi (primer dan sekunder) tiap-tiap BWK, yang nantinya merupakan kerangka bagi pola tata guna lahan.

B. Tinjauan Lokasi Hotel Transit

Salah satu faktor utama yang dapat menjadi pertimbangan dalam menentukan jenis hotel adalah lokasi di mana hotel tersebut berada. Sebagaimana yang telah dikemukakan sebelumnya, daerah kawasan bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar merupakan daerah transit yang cukup strategis, mempunyai peranan yang sangat penting terhadap perkembangan transportasi udara yang menghubungkan propinsi Sulawesi Selatan dan daerah disekitarnya terus menunjukkan peningkatan. Sementara penambahan jumlah penumpang akan semakin meningkat di masa mendatang sehingga muncul suatu masalah baru terhadap kebutuhan masyarakat pengguna jasa angkutan transportasi udara, yaitu hotel transit sebagai wujud penyediaan sarana akomodasi dengan pelayanan dan

fasilitas yang dapat memenuhi kebutuhan para konsumen. Di samping itu sarana penginapan yang ada sudah kurang memadai sehingga dituntut adanya peningkatan kualitas pelayanan jasa akomodasi yang dicapai dengan pembangunan suatu hotel transit yang lebih baik di kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Untuk kota Makassar lokasi yang sangat berpotensi untuk pembangunan hotel transit adalah kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Kawasan bandara ini dianggap sesuai/ Potensi pusat bisnis tersebut cukup besar karena berdasarkan data Angkasa Pura setiap hari orang yang menunggu sampai ribuan orang. Melihat kondisi ini maka upaya peningkatan pelayanan bagi penumpang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sangat diperlukan, khususnya pengadaan hotel yang diutamakan bagi para penumpang yang sedang transit pada kawasan tersebut. Hal ini sangat cocok untuk pemenuhan terhadap kebutuhan sarana akomodasi, mengingat potensi yang dimiliki daerah ini sangat memungkinkan dikembangkan pada masa-masa yang akan datang (Antara dan SSC Forum, 2011).

C. Tinjauan Pengadaan Hotel Transit di kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar

1. Kebutuhan akan Hotel Transit di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar

Sebagaimana yang telah dikemukakan sebelumnya, daerah kawasan bandara internasional sultan hasanuddin Makassar merupakan daerah transit yang cukup strategis, mempunyai peranan yang sangat penting terhadap perkembangan transportasi udara yang menghubungkan propinsi Sulawesi Selatan dan daerah disekitarnya terus menunjukkan peningkatan.

Sementara pertambahan jumlah penumpang akan semakin meningkat di masa mendatang sehingga muncul suatu masalah baru terhadap kebutuhan masyarakat pengguna jasa angkutan transportasi

udara, yaitu hotel transit sebagai wujud penyediaan sarana akomodasi dengan pelayanan dan fasilitas yang dapat memenuhi kebutuhan para konsumen. Di samping itu sarana penginapan yang ada sudah tidak memadai lagi sehingga dituntut adanya peningkatan kualitas pelayanan jasa akomodasi yang dicapai dengan pembangunan suatu hotel transit yang lebih baik di kawasan bandara internasional sultan hasanuddin makassar.

2. Kemungkinan Pengadaan Hotel Transit di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar

a. Dasar Pertimbangan

- 1) Meninjau pengaruh perkembangan transportasi sebagai penghubung antara daerah Makassar, daerah Sulawesi Selatan terhadap daerah-daerah lainnya, dan negara Indonesia dengan negara-negara lainnya.
- 2) Semakin meningkatnya arus lalu lintas manusia dan barang di kawasan tersebut, yang akan berpengaruh kepada tingkat konsumen pengguna jasa hotel.
- 3) Semakin tingginya kualitas pola pikir masyarakat, sehingga tuntutan untuk memberikan fasilitas yang terbaik bagi masyarakat pun harus dipenuhi.
- 4) Disesuaikan dengan keadaan perkembangan lingkungan sekitar.
- 5) Disesuaikan dengan program pemerintah tentang jenis pelayanan akomodasi.

b. Sasaran Pengembangan

Dengan melihat kondisi jasa penginapan yang terdapat di sekitar kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar pada saat ini yang kurang memadai, maka diperlukan adanya suatu perencanaan sarana akomodasi yang mampu memenuhi persyaratan pelayanan yang sesuai dengan dasar pertimbangan di atas. Sesuai prediksi arus perkembangan

penumpang yang semakin meningkat, maka sarana perencanaan diarahkan khusus untuk meningkatkan pelayanan peristirahatan bagi penumpang yang sedang melakukan perjalanan.

3. Arus Pengunjung/ Wisatawan

Meningkatnya arus wisatawan, baik mancanegara maupun nusantara ke Sulawesi Selatan dari tahun ke tahun menunjukkan bahwa daerah ini memiliki potensi sebagai daerah tujuan wisata dan daerah tujuan bisnis, karena itu sangat potensial untuk dikembangkan. Secara rinci arus distribusi kunjungan ke Sulawesi Selatan dari tahun 2005 – 2009 dapat dilihat pada tabel-tabel berikut ini:

Tabel 3.2 Jumlah Penumpang Nusantara Datang di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2006 – 2010

No	Tahun	Jumlah Penumpang	Pertumbuhan
1	2006	1.530.062	0
2	2007	1.663.340	8,71%
3	2008	1.783.442	7,22%
4	2009	1.970.871	10,5%
5	2010	2.583.904	31,1%
Jumlah		9.531.619	

Sumber : Hasanuddin-Airport.com

Tabel 3.3 Jumlah Penumpang Nusantara yang Berangkat Dari Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2006 – 2010

No	Tahun	Jumlah pengunjung	Pertumbuhan
1	2006	1.473.625	0
2	2007	1.529.285	3,77%
3	2008	1.602.229	4,77%
4	2009	1.875.433	17,1%
5	2010	2.354.374	25,5%
Jumlah		7.900.298	

Sumber : Hasanuddin-Airport.com

Tabel 3.4 Jumlah Penumpang Nusantara yang Transit Dari Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2006 – 2010

No	Tahun	Jumlah pengunjung	Pertumbuhan
1	2006	1.076.823	0
2	2007	1.273.150	18,2%
3	2008	1.320.518	3,72%
4	2009	1.314.985	1,0%

5	2010	1.609.288	22,4%
Jumlah		7.900.298	

Sumber : Hasanuddin-Airport.com

Untuk memprediksi jumlah penumpang bandara Sultan Hasanuddin Makassar sepuluh tahun yang akan datang, maka dipergunakan data-data jumlah penumpang yang ada di bandara periode 2008-2010. Adapun angka pertumbuhannya adalah sebagai berikut:

Tabel 3.5 Jumlah Penumpang Nusantara yang Datang ke Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2008 – 2010

No	Tahun	Jumlah pengunjung	Pertumbuhan
1	2008	1.783.442	7,22%
2	2009	1.970.871	10,5%
3	2010	2.583.904	31,1%
Jumlah		6.338.216	

Tabel 3.6 Jumlah Penumpang Nusantara yang Berangkat Dari Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2008 – 2010

No	Tahun	Jumlah pengunjung	Pertumbuhan
1	2008	1.602.229	4,77%
2	2009	1.875.433	17,1%
3	2010	2.354.374	25,5%
Jumlah		5.832.036	

Tabel 3.7 Jumlah Penumpang Nusantara yang Transit di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Periode 2008 – 2010

No	Tahun	Jumlah pengunjung	Pertumbuhan
1	2008	1.320.518	3,72%
2	2009	1.875.433	42,0%
3	2010	2.354.374	12,6%
Jumlah		5.550.325	

4. Dasar Perhitungan Jumlah Penumpang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar

a. Pertimbangan

- 1) Menurut statistik trend pergerakan penumpang, Persentase pengunjung bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar periode 2008-2010, adalah 13%.
- 2) Proyeksi kebutuhan kamar diprediksi berdasarkan jumlah pengunjung yang transit di Makassar (2008-2010).
- 3) Jumlah pengunjung datang, berangkat, dan transit di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terakhir (2010).

- a) Penumpang datang = 803.594
- b) Penumpang berangkat = 600.365
- c) Penumpang transit = 360.480

- 4) Hotel Transit akan dibangun di Makassar dengan prediksi 10 tahun, yaitu 2020.

- 5) Rumus yang digunakan untuk perhitungan ini adalah :

- a) Jumlah pengunjung datang

$$\begin{aligned}
 P_t &= P_o (1 + r) \\
 &= 803.594 (1 + 13,0\%)^{10} \\
 &= 803.594 (3,4) \\
 &= 2.732.219
 \end{aligned}$$

- b) Jumlah pengunjung berangkat

$$\begin{aligned}
 P_t &= P_o (1 + r) \\
 &= 600.365 (1 + 13,0\%)^{10} \\
 &= 600.365 (3,4) \\
 &= 2.041.241
 \end{aligned}$$

- c) Jumlah pengunjung transit

$$\begin{aligned}
 P_t &= P_o (1 + r) \\
 &= 360.480 (1 + 13,0\%)^{10} \\
 &= 360.480 (3,4) \\
 &= 1.225.632
 \end{aligned}$$

Jumlah penumpang keseluruhan pada tahun 2010 adalah:

$$2.732.219 + 2.041.241 + 1.225.632 = 5.999.092$$

Untuk prediksi penumpang ke kota Makassar pada tahun 2020 adalah $35\% \times 5.999.092 = 2.099.682$ orang

Jumlah penumpang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, kita asumsikan 35% ke kota Makassar dan 65% ke Kabupaten-Kabupaten yang ada di Sulawesi Selatan.

5. Dasar Perhitungan Kebutuhan Kamar

Untuk prediksi penumpang transit di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar pada tahun 2020 adalah :

$$35\% \times 1.225.632 = 428.971 \text{ orang}$$

Jumlah penumpang transit di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, kita asumsikan 35% transit di kota Makassar dan 65% ke Kabupaten-Kabupaten yang ada di Sulawesi Selatan.

a. Pertimbangan

Adapun hal-hal yang perlu dipertimbangkan dalam perhitungan jumlah kamar sebagai berikut:

Jumlah penumpang transit di Makassar sesuai tahun prediksi (2020)

$$= 428.971 \text{ orang pengunjung}$$

1) Rata-rata lama menginap pada hotel transit = 1 hari

2) Rumus yang digunakan :

$$TT = \frac{LOS \times \text{Jumlah Kamar} / \text{Pengunjung}}{\text{Jumlah Hari} \times BOR}$$

Dimana :

TT = Jumlah kamar tidur yang dibutuhkan

BOR = Tingkat hunian kamar tidur (Bad Occupancy Rate)

LOS = Lama tinggal tamu rata-rata (Length Of Stay)

Jumlah tamu/ pengunjung dan jumlah hari terpadat pengunjung, yaitu selama 4 (empat) bulan, Juni – September atau ± 120 hari. Tingkat hunian kamar hotel pada bulan tersebut mencapai 50%.

b. Perhitungan

Dari rumus di atas, maka perhitungan jumlah tempat tidur pada tahun 2020 adalah :

1) LOS (Legth Of Stay) = 1,5 hari

2) BOR (Bad Occupancy Rate) = 60%

3) Jumlah hari terpadat = 120 hari

4) Jumlah tamu/ pengunjung

$$60\% \times 428.971 = 257.383$$

Maka :

$$TT = \frac{1,5 \times 257.383}{120 \times 60\%} \times 100\%$$
$$= 5.362$$

5) Komposisi kedatangan wisatawan tanpa pasangan banding

wisatawan berpasangan = 20 % : 80 %

a. Wisatawan berpasangan

$$TT = 5.362 \times 80\% \times 0,5$$
$$= 2.145 \text{ kamar tidur}$$

b. Wisatawan tanpa pasangan

$$TT = 5.362 \times 20\% \times 1$$
$$= 1.072 \text{ kamar tidur}$$

c. Total kamar tidur

$$TT = 2.145 + 1.072$$
$$= 3.217 \text{ kamar tidur}$$

6) Jumlah kamar tidur hotel transit hingga tahun 2010 = 500 kamar tidur, jadi

$$TT = 3.217 - 500$$
$$= 2.717 \text{ kamar tidur}$$

7) Jika diasumsikan 35% untuk jumlah kamar hotel transit, maka kamar yang dibutuhkan adalah 951 kamar.

- 8) Untuk perencanaan hotel ini diasumsikan 20% dari kebutuhan kamar yang ada, maka :

$$20\% \times 951 = 191 \text{ buah kamar tidur}$$

Asumsi 20% diambil dari jumlah kamar yang ada dengan alasan bahwa selebihnya untuk pembangunan tempat pengembangan hotel-hotel yang lain.

D. Hotel Transit di Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar

1. Fungsi

Fungsi hotel utamanya hotel transit bila dihubungkan dengan fungsi utamanya secara umum, dapat diungkapkan sebagai berikut :

- a. Menyediakan jasa penginapan, makan dan minum serta jasa lainnya yang dimaksudkan untuk dapat memenuhi kebutuhan para konsumen.
- b. Menggantikan fungsi rumah bagi para pelaku perjalanan atau wisatawan dengan berusaha memberikan :
 - a) Pelayanan operasional yang cepat
 - b) Rasa aman atau secure
 - c) Rasa nyaman atau comfort
 - d) Privacy
- c. Fungsi lainnya yaitu sebagai tempat untuk beristirahat sebelum melanjutkan perjalanan atau untuk melaksanakan kegiatan selanjutnya.

2. Pembagian Departemen (*room division*)

Pada dasarnya usaha hotel adalah usaha penjualan akomodasi, dan kamar hotel dianggap sebagai komoditas atau barang dagangan utama. Oleh karenanya *Room Division* peranannya sangat penting untuk mencapai tujuan dari hotel, sebab divisi ini termasuk yang paling banyak melakukan kontak langsung dengan para tamu maupun karyawannya.

Room Division biasanya dibagi 3 departemen, yaitu :

a. *Front Office Department*

Merupakan bagian yang paling penting dalam pengoperasian sebuah hotel. *Front Office Department* menurut sudut pandang tamu merupakan cermin keseluruhan dari hotel. Bagian ini juga sebagai jantung dari hotel karena segala pusat kegiatan hotel dimulai dari bagian ini, yakni mulai dijalankan peranannya sebagai penghubung antar tamu dengan hotel yaitu mulai tamu datang sampai tamu menginap dan akhirnya meninggalkan hotel selalu berhubungan dengan bagian ini. Dengan demikian tugas utama dari *Front Office department* adalah memberikan pelayanan sebaik mungkin. Organisasi *Front Office Department* ada bermacam-macam di berbagai hotel. Hal ini disebabkan oleh beberapa aspek antara lain :

- 1) Banyaknya pekerjaan yang ada di hotel.
- 2) Sistem standar hotel yang digunakan.
- 3) Cara pembagian pekerjaan atau tugas yang ada di dalam bagian-bagiannya.

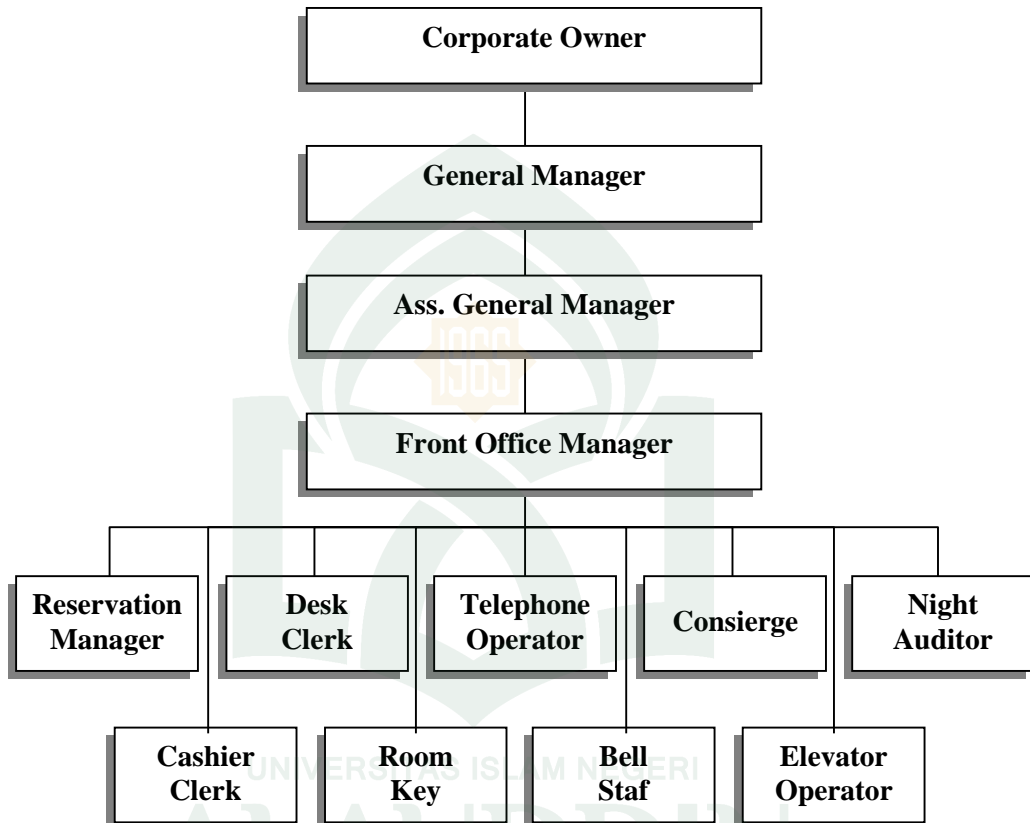
Beberapa seksi dalam kebanyakan *Front Office Department* :

- 1) *Reservation* atau pemesanan kamar.
- 2) *Reception/registration* atau penerimaan tamu.
- 3) *Information, keys, dan mail.*
- 4) *Telephone Service* atau pelayanan telepon.
- 5) *Uniform Service / consierge.*
- 6) *Front Office Cashier.*

Rancangan *Front Office Department* harus memenuhi beberapa faktor, yaitu dari segi efisiensi dan efektivitas operasi *Front Office*, sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya bahwa *Front Office* merupakan pusat kegiatan hotel.

Aspek-aspek yang harus dipenuhi antara lain aspek ekonomi, keamanan, kebersihan, nilai guna ruangan dan aspek

keindahan dan seni (estetika). Di samping itu rancangannya harus juga termasuk perencanaan jumlah ruangan kamar yang tersedia, bahan-bahan yang digunakan disesuaikan dengan biaya yang dikeluarkan.



Skema 3.1 Struktur organisasi Front Office
Sumber : Pengantar Industri Akomodasi & Restoran, 1999

Tata letak dari *Front Office* harus dirancang agar dapat memenuhi kebutuhan :

Dipandang dari sudut kebutuhan tamu :

- 1) Para tamu dapat bergerak bebas di ruangan tersebut
- 2) Mencegah cross sirkulasi antara tamu yang sedang berjalan.
- 3) Rasa aman.

Dipandang dari sudut kebutuhan para karyawan :

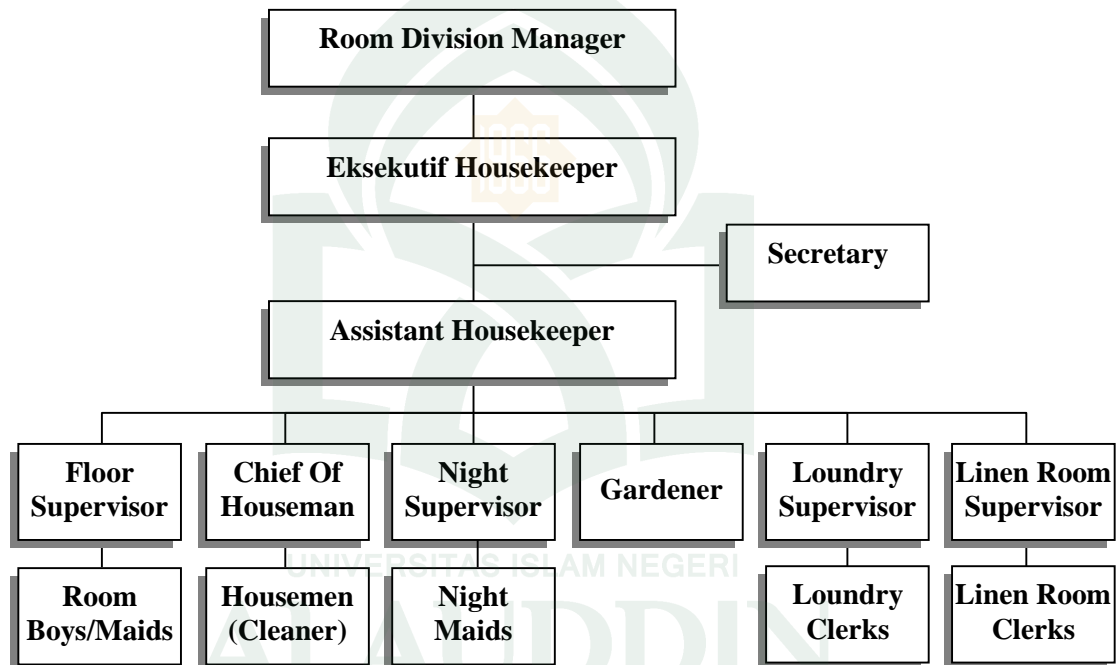
- 1) Pergerakan staf dari satu seksi ke seksi lainnya agar mudah.

2) Pergerakan para karyawan dari satu tempat ke tempat lainnya jangan sampai membuang-buang waktu.

3) Rasa aman.

b. *Housekeeping Department*

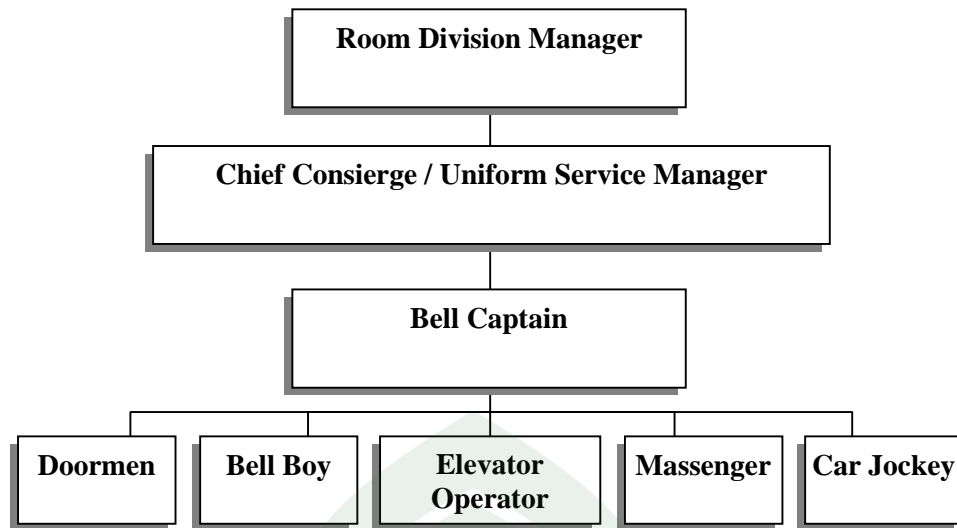
Housekeeping atau Tata Graha adalah salah satu bagian dari *Room Division* hotel yang menangani masalah-masalah yang berkaitan dengan kebersihan, kerapian, keindahan, perlengkapan, kesehatan seluruh kamar hotel, daerah-daerah umum dan pertamanan hotel.



Skema 3.2 Struktur Organisasi Housekeeping Department
Sumber : Pengantar Industri Akomodasi & Restoran, 1999

c. *Uniform Service / Consierge*

Di beberapa hotel yang besar, struktur organisasi *Uniform Service* acap kali dimasukkan ke dalam struktur organisasi bagian *Front Office*. Dikarenakan kegiatan pekerjaannya tidak begitu mencolok akan tetapi sangat penting peranannya dalam menunjang keberhasilan perusahaan hotel. Tugasnya memberikan pelayanan kepada tamu hotel ketika dibutuhkan.



*Skema 3.3 Struktur Organisasi Uniform Service Department
Sumber : Pengantar Industri Akomodasi & Restoran, 1999*

3. Perluangan Sebagai Pengungkap Wadah Fisik Hotel Transit

a. Kebutuhan hunian

Estimasi kebutuhan jumlah kamar hotel dapat dilihat dari pertambahan jumlah pengunjung berdasarkan persentase jumlah penumpang yang sedang transit serta prediksi jumlah tamu hotel yang akan mengunjungi hotel tersebut. Mengingat bahwa tingkat hunian kamar hotel tertinggi dicapai oleh hotel dengan kualitas kamar dan fasilitas hotel yang maksimal, maka melihat pertumbuhan ekonomi saat ini dimana pengadaan sebuah hotel baru yang memiliki jumlah kamar yang minim serta fasilitas yang tidak memadai hampir tidak mungkin bertahan lama, maka perencanaan hotel transit ini harus dengan tingkat kualifikasi hotel yang efektif dan efisien dalam penciptaan ruangan-ruangan dan fasilitas yang akan diwadahi dalam hotel transit ini.

Kapasitas jumlah kamar beserta jenisnya berdasarkan pada pola kunjungan tamu yang kebanyakan datang dengan berpasangan atau berkeluarga dibanding datang sendiri.

b. Pengelompokan ruang

Pengelompokan ruang berdasarkan aktivitas dibagi menjadi :

1) *Private Area*

Terdapat kegiatan pribadi tamu yang menginap dan pengelola hotel seperti mandi, tidur, ganti baju, pengendalian operasional hotel, dan lain-lain.

2) *Public Area*

Terdapat ruang yang bersifat umum bagi tamu yang menginap, tamu yang tidak menginap, dan karyawan.

3) *Service Area*

Terdapat pada daerah pelayanan, khususnya bagi karyawan untuk aktivitas persiapan melayani tamu.

Dalam bidang perhotelan ketiga area tersebut dikelompokkan menjadi dua area kegiatan, yaitu :

a) *Front of the house*

Di sini segala macam pelayanan dalam bentuk fasilitas ditampilkan oleh suatu hotel untuk dinikmati para pengunjung.

Front of the house, terdiri dari :

1) Pintu masuk :

Kanopi, teras depan

2) Lobb :

Meja depan / penerima (resepsionis), penukaran uang, meja informasi, deposit box, rak kunci dan toko.

3) Kantor depan :

Manajer eksekutif, akuntan

4) Lounge :

Restaurant, Ruang perjamuan, pantry, dapur, toilet dan gudang.

5) Kamar tamu :

Twin/double bed room, kamar mandi, ruang rias, teras dan balkon.

b) *Back of the house*

Di sini tamu tidak diijinkan untuk mengetahui segala kegiatan yang ada pada daerah ini, tetapi kelancaran *front of the house* bergantung pada daerah ini.

Back of the house, terdiri dari :

1) Fasilitas karyawan :

Kafetaria, *Locker*, ruang istirahat, kamar mandi, dan mushallah

2) Daerah pelayanan :

Food and beverage, *laundry*, gudang linen, maintenance dan pemeliharaan serta ruang mesin.

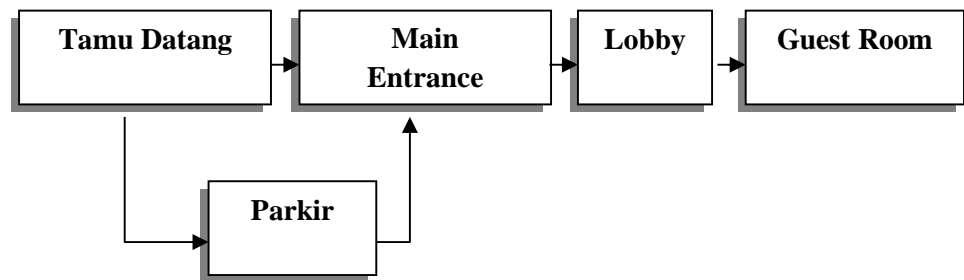
Hubungan kedua bagian ini pada sebuah hotel sangat erat, tetapi harus memiliki pemisahan yang jelas seperti *front of the house*, pelaku yang dilayani akan melayani tamu dalam satu titik. Sedangkan *back of the house* kegiatan karyawan tidak berhubungan langsung dengan publik.

c. Pola gerak aktifitas

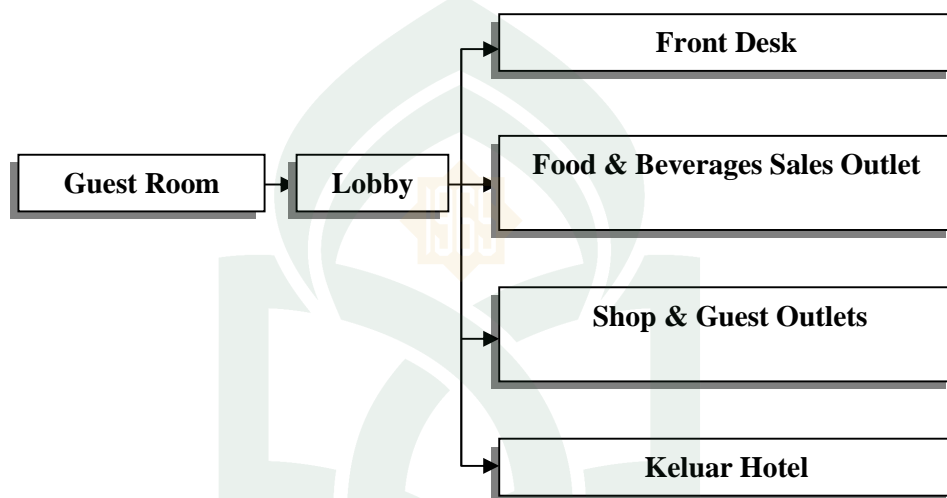
1) Alur sirkulasi tamu

Berdasarkan pencapaiannya lobby dapat mencapai daerah-daerah seperti main entrance, retail shop, restaurant, administrasi, front desk area, guest room dan parkir.

Tamu-tamu yang sedang menginap di hotel dapat memanfaatkan seluruh fasilitas yang disediakan untuk tamu. Tamu yang tiba di hotel kemungkinan tamu berombongan atau tamu perseorangan. Tamu-tamu ini kemungkinan telah memesan kamar sebelumnya. kemungkinan lainnya adalah tamu yang tidak akan menyewa kamar tetapi akan menggunakan fasilitas hotel lainnya, misalnya akan di restoran atau berbelanja keperluan sekedarnya untuk persiapan perjalanan selanjutnya. Berbagai kemungkinan gerak tamu adalah sebagaimana ditunjukkan oleh gambar berikut :



Skema 3.4 Alur Kedatangan Tamu

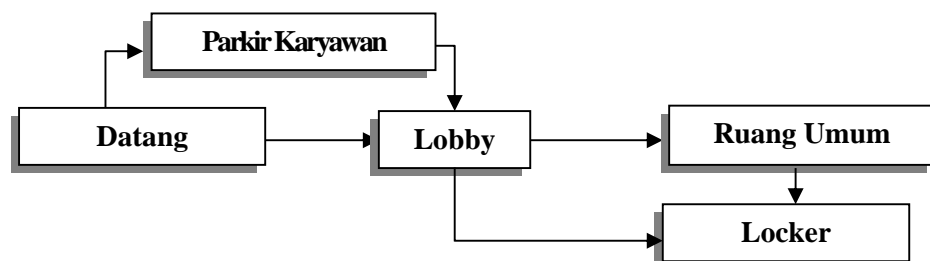


Skema 3.5 alur tamu yang sedang menginap di hotel



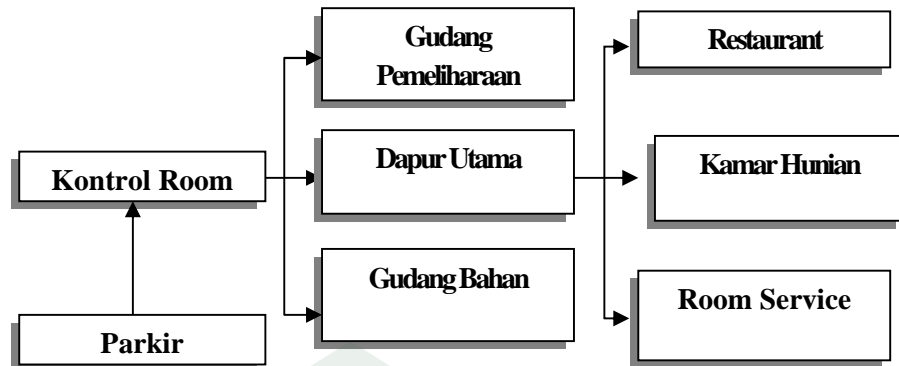
Skema 3.6 Alur Tamu Akan Meninggalkan Hotel

2) Alur sirkulasi karyawan



Skema 3.7 Alur Sirkulasi Karyawan Hotel

3) Alur sirkulasi makanan



Skema 3.8 Alur Sirkulasi Makanan Dalam Hotel

Berdasarkan pencapaiannya bagian kontrol dapat mencapai daerah-daerah seperti gudang bahan makanan, gudang alat, dapur utama dan gudang pemeliharaan untuk selanjutnya memperlancar prosedur penyaluran produk makanan/minuman ke ruang-ruang seperti restoran, kamar hunian, maupun room service.

4. Sistem Pemilikan, Pengelolaan, dan Penyewaan

a. Sistem pemilikan

Sebagai wujud kerjasama antar pihak pemerintah dengan pihak swasta dalam pengadaan bangunan hotel transit di kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, maka pihak investor/ swasta bertindak sebagai pihak yang mengusahakan dana dengan modal sendiri atau bantuan dari bank maupun bantuan dari luar negeri, sedangkan urusan dengan pihak pemerintah adalah dalam hal pengurusan surat-surat yang berkaitan dengan pengadaan bangunan tersebut, mulai dari pembebasan tanah, perijinan, pengawasan bangunan, sampai pada saat bangunan telah beroperasi. Pihak swasta yang menjadi penyumbang utama dalam pendanaan tersebut merupakan pemilik dari bangunan hotel transit, dan pemerintah mengawasi perkembangan kegiatan yang berlangsung di dalamnya, sesuai dengan fungsinya sebagai

bangunan umum yang menjadi sarana pendukung kegiatan perekonomian kota.

b. Sistem pengelolaan

Sebagai pemilik, pihak swasta sekaligus merupakan pengelola bangunan Hotel Transit, merupakan organisasi yang berasal dari gabungan beberapa badan usaha dagang yang secara bersama-sama menanamkan modal dalam pengadaan perwadahan komersil ini. Pihak pemerintah tidak terlibat langsung tetapi karena bangunan ini menunjang program pemerintah dalam bidang perekonomian secara luas, maka campur tangan pemerintah secara tidak langsung terwujud sebagai pihak yang memberi peluang kemudahan-kemudahan dan dukungan sepenuhnya dalam hal-hal prosedural yang berkaitan dengan kegiatan bisnis dan perdagangan, dalam urusan pajak, retribusi dan sebagainya, misalnya dengan mengeluarkan kebijakan-kebijakan untuk mengembangkan kegiatan pariwisata, perhubungan dan perekonomian Indonesia.

c. Sistem penyewaan

Sebagai bangunan komersil, ruang-ruang yang tersedia di dalam Hotel Transit akan dipasarkan dalam bentuk sistem sewa untuk mendapatkan keuntungan dari penanaman modalnya. Ruang yang akan disewakan ditentukan berdasarkan tipe kamar yang akan dipesan. Begitu pula untuk pemasaran ruang-ruang pertemuan atau ruang serbaguna yang biasanya disewakan untuk suatu perjamuan tertentu. Untuk keperluan penyewaan, calon penyewa berhubungan langsung dengan pihak pengelola hotel. Sedangkan waktu sewa terdiri dari dua macam, yaitu waktu sewa panjang dan waktu sewa singkat. Jangka waktu sewa singkat biasanya kurang dari 24 jam, umumnya adalah 2, 3, 4, 6 dan 12

jam, sedangkan jangka waktu panjang yaitu 24 jam atau lebih dengan perhitungan tarif per jam.



BAB IV

PENDEKATAN KONSEP PERANCANGAN

A. Titik Tolak Pendekatan

1. Dimaksudkan sebagai langkah menuju pengungkapan Konsep Perencanaan Hotel Transit.
2. Konsep Perencanaan Hotel Transit berdasarkan pengertian bahwa bangunan ini berfungsi sebagai tempat penginapan, mencakup segala macam fasilitasnya, sistem pelayanannya yang cepat, mudah dan efisien, serta memberikan rasa nyaman dan aman.
3. Pendekatan Konsep Makro, sebagai langkah penyelesaian dalam lingkup kaitan bangunan terhadap lingkungan dan pola kota, baik fisik maupun karakteristiknya.
4. Pendekatan Konsep Mikro, sebagai langkah penyelesaian dalam lingkup kaitan bangunan terhadap sifat, pola dan kegiatan di dalamnya.

B. Pendekatan Konsep Fisik Makro

1. Pengolaan Penentuan Tapak (SITE)

a. Pengolahan tapak

Dasar-dasar pertimbangan yang digunakan dalam pendekatan terhadap tapak/site pada bangunan hotel transit diarahkan untuk memperoleh suatu area site yang mampu memberikan fungsi yang maksimal antara bangun hotel dengan bandara.

Kriteria untuk penentuan tapak adalah sesuai dengan pertimbangan-pertimbangan yang bertujuan dalam pengolahan potensi dan permasalahan tapak dalam kaitan dengan fungsi, tata fisik dan kondisi lingkungan.

Dalam penentuan tapak pada lokasi dapat didasarkan atas beberapa pertimbangan, antara lain :

- a. Berada pada kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.
- b. Tersedianya luas tapak yang dapat menampung aktivitas dan fasilitas yang ada, juga kemungkinan pengembangannya di masa yang akan datang.
- c. Kondisi fisik/ topografi, meliputi daya dukung tanah dan bentuk lahan yang mendukung sehingga memungkinkan untuk diselesaikan secara arsitektur.
- d. Tingkat pencapaian/aksesibilitas yang tinggi.

Sedangkan kriteria pengolahan tapak secara utuh dalam kesatuan hubungan antara ruang luar dengan massa bangunan meliputi antara lain :

- a) Tuntutan pendaerahan
 - 1) Penempatan massa bangunan sesuai dengan fungsi dan mengikuti filosofi bangunan secara keseluruhan.
 - 2) Penempatan ruang luar pada area yang noise level sedang-tinggi menyelingi atau mengelilingi massa-massa bangunan.
- b) Tuntutan penataan entrance
 - 1) Memungkinkan pencapaian dari jalur-jalur sirkulasi utama dengan memperlihatkan arah sirkulasi, master plan kawasan dan view.
 - 2) Tidak mengganggu lalu lintas dan memberikan kemudahan parkir.
- c) Tuntutan penampilan fisik
 - 1) Menggunakan analogi yang sesuai dengan konsep bangunan kontekstual.
 - 2) Menghindari kesan monoton dan tetap menjaga keharmonisan dengan bangunan di sekitarnya.
 - 3) Mencerminkan fungsi sebagai bangunan komersial.

Untuk itu dasar-dasar pemikiran yang dipakai di dalam pendekatan terhadap site ini adalah :

(a) Mampu memberikan rasa nyaman bagi pengunjung untuk mendukung unsur kegiatan yang ada dalam hotel transit untuk menciptakan suatu area arsitektur dari bangunan terhadap lingkungan sekitarnya.

(b) View bangunan

1. Memberikan identitas sebagai bangunan komersial dari fungsi yang diwadahi.
2. Memungkinkan sebagai titik tangkap yang ideal dari segala arah dengan memperhatikan lintasan matahari dan arah angin.

b. Pengolahan lingkungan

Tujuan dari pengolahan lingkungan mempunyai dampak yang sangat berpengaruh pada penampilan bangunan sehingga dalam pengolahan tersebut yang perlu diperhatikan adalah :

- 1). Sedapat mungkin dapat berinteraksi dengan lingkungan sekitarnya.
- 2). Memungkinkan sebagai penumbuh dan penarik pengunjung untuk datang ke lokasi.
- 3). Sebagai alternatif dalam pengembangan kawasan bandara yang sudah bertaraf internasional.

Sedangkan kriteria pengolahan lingkungan yang berkaitan erat dengan penampilan bangunan meliputi :

- 1). Orientasi bangunan

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan di dalam pendekatan terhadap orientasi bangunan adalah :

- a). Orientasi terhadap matahari yang dalam hal ini mempengaruhi tata letak unsur bangunan yang memiliki tanaman dan pertimbangannya terhadap pemanfaatan sinar matahari pagi serta faktor pemanasan yang akan menimbulkan pemborosan dalam pengkondisian udara.

- b). Orientasi terhadap angin yang dapat dimanfaatkan untuk memberi kenyamanan pada tempat-tempat bersantai serta pengaruhnya terhadap keawetan bangunan .
- c). Orientasi terhadap view yang baik dari dalam bangunan terhadap lingkungan sekitarnya maupun dari lingkungan sekitarnya terhadap bangunan.

2). Penempatan entrance

a). Main entrance

Main entrance adalah pencapaian utama bagi pengunjung yang difungsikan sebagai jalan masuk dari luar ke dalam site.

Persyaratan main entrance adalah sebagai berikut :

1. Kemungkinan arah datang pengunjung datang terbesar.
2. Kemudahan pencapaian ke tapak bangunan.
3. Kelancaran arus lalu lintas di sekitarnya.

Pencapaian main entrance dipertimbangkan bertujuan agar :

1. Main entrance mudah dilihat oleh pengunjung.
2. Main entrance dekat dengan arah datangnya pengunjung.
3. Main entrance tidak mengganggu arus lalu lintas di sekitarnya

b). Side entrance

Side entrance merupakan alternatif pencapaian bagi pengunjung yang difungsikan sebagai jalan dari dalam untuk keluar site. Penentuan side entrance dipertimbangkan dengan tujuan agar supaya :

1. Kejelasan dan kemudahan arah masuk dan keluar site.
2. Menghindari terjadinya crossing sirkulasi di dalam site.
3. Memudahkan pengawasan dari segi keamanan.
4. Service entrance.

Service entrance merupakan alternatif pencapaian bagi sirkulasi kegiatan service seperti kegiatan service bangunan, persiapan keluar masuknya barang dan sebagainya. Service entrance ini

hanya digunakan secara berkala atau hanya pada waktu-waktu tertentu saja.

2. Penzoningan Tapak

Kegiatan-kegiatan yang diwadahi merupakan aktifitas yang memerlukan daya tarik bagi pengunjung untuk masuk ke dalam bangunan serta penyebaran kegiatan yang terarah dan jelas ditinjau dari keseluruhan site.

Penataan zoning tapak harus disesuaikan dengan kondisi lingkungan serta hirarki fungsi, dimana masing-masing fungsi dikelompokkan ke dalam beberapa zona sehingga dapat memudahkan pendistribusian aktifitas pelaku kegiatan.

Fungsi kegiatan pada tapak dikelompokkan ke dalam zona publik, private dan service dengan pertimbangan tingkat aksesibilitas dan privacy bagi pegawai dan pengunjung.

Sistem penzoningan didasarkan pada fungsi yang diwadahi dan kemudahan dalam pengelompokan fungsi bangunan dan program ruang yang ada yaitu :

- 1) Keadaan dan kondisi tapak
- 2) Keadaan topografi tapak
- 3) Pencapaian dan sirkulasi
- 4) Karakter ruang dan bentuk dasar bangunan dengan kaitan fungsi
- 5) View yang terbaik
- 6) Unsur iklim, cuaca dan orientasi bangunan

3. Pola Tata Massa

a. Dasar pertimbangan:

- 1) Pemisahan antara massa berdasarkan sifat kegiatan
- 2) Pemisahan massa berdasarkan fungsi kegiatan
- 3) Suasana yang diciptakan

b. Kriteria penentu

- 1) komposisi massa mencerminkan karakter bangunan Hotel Transit.
- 2) Pemisahan massa yang jelas untuk aktifitas yang berbeda
- 3) Masing-masing kegiatan tidak saling mengganggu
- 4) Pencapaian efektif/ mudah, sesuai aktifitas yang dibutuhkan

c. Alternatif komposisi massa

- 1) Komposisi massa tersebar (*Scattered*)

Di mana massa dipisahkan berdasarkan aktifitas yang berbeda sehingga kegiatan tidak saling mengganggu, namun pencapaian pada masing-masing massa tidak efisien/ efektif.

- 2) Komposisi massa menyatu / padat (*Compact*)

Pencapaiannya lebih efektif, menciptakan pergerakan yang lebih efisien, dan terjadi penyatuan antara aktifitas yang satu dengan yang lain.

- 3) Komposisi massa mengelompok

Di mana suasana yang tercipta semi formal. Hubungan antara bangunan jelas, pencapaian mudah dan efektif, pemisahan massa dengan aktifitas mempunyai perbedaan yang jelas.

- 4) Pola sirkulasi (Nurwanto Blog's. 2010)

Pola – pola sirkulasi ruang ialah “ suatu bentuk – bentuk rancangan atau alur – alur ruang pergerakan dari suatu ruang ke ruang lainnya dengan maksud menambah estetika agar dapat memaksimalkan sirkulasi ruang untuk dipergunakan. Pola sirkulasi ruang dibagi menjadi 5 :

- a) Pola Linier

Suatu pola sirkulasi ruang melalui garis yang mempunyai arah sehingga dapat menjadi unsur pembentuk deretan ruang. Pola ini sangat mudah ditemui karena banyak dipergunakan. Contoh : jalan raya, jalan tol, sirkuit, lorong sekolah dan rumah sakit.



*Gambar 4.1 Contoh Pola Linear Jalan Bebas Hambatan
(Sumber: Nurwanto Blog's, 2010)*

b) Pola Radial

Suatu pola sirkulasi ruang melalui penyebaran atau perkembangan dari titik pusat. Biasanya pola radial ini mempunyai sifat mempunyai banyak ruang pergerakan. Karena pola yang digunakan sama seperti pola yang digunakan pada jari – jari sepeda. Contoh : Gym, stadium.



*Gambar 4.2 Contoh Pola Radial Dalam Stadium
(Sumber: Nurwanto Blog's, 2010)*

c) Pola Spiral

Suatu pola sirkulasi ruang dengan cara berputar menjauhi titik pusat. Pola sirkulasi ini sangat berguna pada lahan yang mempunyai luas terbatas dan pada lahan yang mempunyai kontur tanah yang curam. Contoh : ram parkir di mal, jalan di daerah pegunungan.



*Gambar 4.3 Contoh Pola Spiral Pada Tangga dan Gedung Parkir
(Sumber: Nurwanto Blog's, 2010)*

d) Pola Network

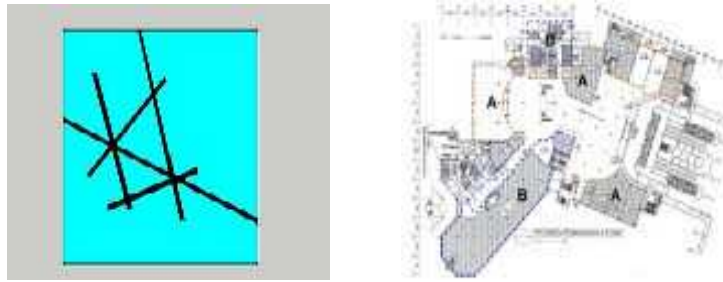
Suatu pola sirkulasi ruang melalui jaringan (penyatuan) dari beberapa ruang gerak untuk menghubungkan titik – titik terpadu dalam suatu ruang. Umumnya pola ini dipergunakan pada ruang – ruang gedung perkantoran dimaksudkan agar setiap orang bisa dengan mudah beraktivitas. Contoh : Ruang perkantoran.



*Gambar 4.4 Contoh Pola Network Pada Ruang Kantor
(Sumber: Nurwanto Blog's, 2010)*

e) Pola Campuran

Suatu pola sirkulasi ruang yang terdiri dari gabungan 4 pola (linier, Radial, Spiral dan Network) untuk menciptakan suatu pola yang berbeda menimbulkan kesan harmonisasi dari perpaduan 4 pola. Akan tetapi untuk menciptakannya amat sulit. Apabila tidak sesuai akan menimbulkan kesan membingungkan.



*Gambar 4.5 Contoh Pola Campuran
(Sumber: Nurwanto Blog's, 2010)*

4. Pendekatan Terhadap Penataan Ruang Luar

Penataan lansekap harus bertitik tolak dan berdasarkan pada pertimbangan terhadap :

- a. Fungsi dan tujuan bangunan, sebagai tempat transit bagi para wisatawan agar dapat beristirahat sementara.
- b. Tata lansekap harus dapat memisahkan daerah privat dan publik secara visual dan struktural dengan tidak menghilangkan sudut pandang yang menarik.
- c. Dapat mengarahkan arus sirkulasi kendaraan dan manusia dengan baik.
- d. Mampu berfungsi sebagai filter terhadap berbagai polusi yang berasal dari lingkungan sekitarnya, diantaranya sinar matahari, polusi udara, debu, dan lain-lain.
- e. Mampu menambah kualitas view dalam tapak.
- f. Penataan ruang luar/lansekap difungsikan juga untuk memberi kesempurnaan dan keharmonisan terhadap bangunan.

Pada penataan ruang luar/lansekap bangunan perlu juga memperhatikan bahan material yang digunakan, dalam hal ini dibedakan atas 2 jenis, yaitu :

- a. Soft Material

Elemen ruang luar yang bersifat lunak, misalnya pohon atau tanaman yang dipergunakan untuk penataan lansekap.

Elemen lunak ini berfungsi :

- 1) Sebagai pengarah, pembatas, peneduh, penerima dan mengurangi kebisingan
- 2) Penutup permukaan (rumput)
- 3) Tanaman peneduh dan pengarah (kiara payung, palem, lontara dan cemara)
- 4) Tanaman pembatas

b. Hard Material

Elemen ruang luar yang bersifat keras yang digunakan untuk sirkulasi manusia dan kendaraan, juga berfungsi sebagai elemen dekoratif, terdiri dari :

- 1) Lampu untuk taman, parkir, dan pedestrian
- 2) Paving blok digunakan pada pedestrian sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki, karena sifat material tersebut dapat mengabsorbsi panas matahari, maka perlu dipadukan dengan soft material agar tercipta suasana yang sejuk
- 3) Rencana jalan dipilih material konstruksi jalan hot mix, sedangkan untuk parkir digunakan paving blok yang divariasikan dengan tanaman penutup.

C. Pendekatan Konsep Fisik Mikro

1. Analisa kegiatan dan pelaku kegiatan

a. Macam kegiatan

Pada umumnya jenis kegiatan pada hotel transit dapat di bedakan antara pengelola dan pemakai/tamu, yaitu :

- 1) Kegiatan pengelola
 - a) Operasional akomodasi, mempersiapkan dan merawat *guest room*, mencuci dan membersihkan perlengkapan *guest room*.
 - b) Operasional administrasi, mengatur penjadwalan penggunaan kamar, mengontrol kegiatan tamu-tamu yang menginap.

- c) Operasional komersil, pelayanan makanan dan minuman, pelayanan kesehatan, dan lain-lain.
- 2) Kegiatan pemakai
 - a) Aktivitas sosial, berkumpul, berbincang-bincang, makan dan minum, membaca, dan lain-lain.
 - b) Bersantai.
 - c) Beristirahat.

b. Pelaku kegiatan

- 1) Pelaku kegiatan dalam bangunan hotel transit berdasarkan umur, adalah:
 - a) Anak-anak
 - b) Remaja
 - c) Dewasa
- 2) Pelaku kegiatan dalam bangunan hotel transit berdasarkan jenis kegiatan yang ada, adalah :
 - a) Pengelola
 - b) Staf/karyawan
 - c) Tamu hotel

2. Analisa ruang

a. Pendekatan program ruang

Pendekatan program ruang berdasarkan pengelompokan kegiatan yang ada pada bangunan hotel transit dengan mempertimbangkan :

- 1) Pemisahan kelompok kegiatan secara vertikal dan horisontal tanpa mengabaikan kontinuitas yang bersifat publik.
- 2) Kemajemukan kelompok kegiatan secara vertikal dan horisontal tanpa mengabaikan kontinuitas kegiatan yang bersifat publik.
- 3) Karakteristik masing-masing kegiatan.
- 4) Hubungan fungsional antar kegiatan.

b. Pendekatan Kebutuhan Ruang

Penentuan kebutuhan ruang dalam bangunan ini tidak terlepas dari jenis kegiatan pengunjung dan karyawan (pengelola) yang akan diwadahi. Dasar pertimbangan yang dipakai dalam pendekatan terhadap kebutuhan ruang adalah :

- 1) Pengelompokan yang jelas pada tiap jenis kegiatan/macam kegiatan
- 2) Sifat kegiatan yang akan diwadahi
- 3) Wadah kegiatan dan aktifitas yang terjadi

Berdasarkan pertimbangan tersebut di atas, maka kebutuhan ruang dapat diuraikan sesuai dengan pengelompokan kegiatan sebagai berikut :

Tabel 4.1 : Analisa kebutuhan ruang pada Hotel Transit

a. Tamu yang menginap di hotel

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
/ Memarkir kendaraan	/ Parkir area
/ Informasi untuk Check In dan Check Out	/ Resepsionis, meja informasi
/ Menitip barang berharga	/ Safety Deposit Room
/ Menerima relasi	/ Lobby
/ Membutuhkan alat bantu	/ Gudang
/ Membutuhkan pembawa koper	/ Bell Boy/ Room Boy
/ Dari/ ke kamar	/ Tangga, Selasar, Koridor
/ Istirahat	/ Ruang tidur
/ Tempat tidur bayi	/ Box bayi
/ Membersihkan diri	/ Kamar mandi/ toilet
/ Menitip kunci kamar	/ Key rack
/ Makan & minum	/ restoran
/ Membeli keperluan sehari-hari	/ Minimarket

<ul style="list-style-type: none"> ↳ Membeli oleh-oleh ↳ Membersihkan/ mencuci baju ↳ Menelepon ↳ Membutuhkan/ menukarkan uang ↳ Memesan tiket ↳ Membayar penginapan 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Toko souvenir ↳ Laundry ↳ Area Telepon/Wartel ↳ Money Changer ↳ Travel Agency ↳ Kasir
--	--

b. Tamu yang tidak menginap di hotel

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
<ul style="list-style-type: none"> ↳ memarkir kendaraan ↳ Memasuki hotel ↳ Menemui relasi ↳ Makan/ minum ↳ Membeli tiket 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Parkir Area ↳ Entrance Hall ↳ Lobby ↳ Restoran ↳ Travel Agency

c. Karyawan/ Pengelolah

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
<ul style="list-style-type: none"> ↳ Mengelola pelayanan sesuai dengan bidang masing-masing ↳ Mengendalikan operasional hotel 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Rg. Manager ↳ Rg. Resident Mgr ↳ Rg. Sekretaris ↳ Rg. Accounting Mgr ↳ Rg. F & B Manager ↳ Rg. PR Manager ↳ Rg. Staf Adm. ↳ Rg. Tamu ↳ Rg. Rapat ↳ Rg. HK Manager

d. Karyawan/ Administrasi

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
<ul style="list-style-type: none"> / Menerima tamu menginap / Memarkir kendaraan / Memberi Informasi / Mengawasi & menerima tamu / Mengawasi keluar masuk pegawai / Pembayaran tamu / Mengurus kepegawaian / Mengurus administrasi / Melayani surat, Pos, Telegram, Urusan kesekretariatan / Menerima publik / Buang hajat/ membersihkan diri / Menitipkan barang / Ganti pakaian seragam / Mempertimbangkan harga sewa kamar / Rapat/ pertemuan 	<ul style="list-style-type: none"> / Resepsionis / Parkir area / Information desk / Ruang penerima barang / Time Keeper / Kasir / Ruang personalia / Front Office / Secretariat / Public Relation Room / Toilet / Locker / Ruang ganti / Sales Manager Room / Ruang rapat

e. Karyawan/ Staf Bagian Service

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
<ul style="list-style-type: none"> / Menjaga keamanan / Memarkir kendaraan / Membawa koper tamu/membuka kendaraan / Mengurus kebersihan kamar / Mengantar makanan 	<ul style="list-style-type: none"> / Ruang security / Parkir area / Porter station / bellboy / Housekeeping / Room service

/ Mengurus makanan & minuman	/ Food & beverage room
/ Mengurus dapur	/ Chief Kitchen Room
/ memasak	/ Dapur
/ menyiapkan makanan	/ Pantry
/ menyiapkan bahan makanan	/ Gudang basah/ kering
/ mendinginkan daging	/ Gudang pendinginan
/ makanan & minuman staf	/ Cafeteria
/ Istirahat	/ Ruang istirahat
/ Sholat	/ Mushallah
/ Menyiapkan pakaian/ sprei	/ Ruang linen
/ Mencuci. Meringkan dan menyetrika	/ Laundry
/ Memperbaiki kerusakan	/ maintenance
/ Mengontrol AC	/ Ruang AHU
/ Memasang diesel	/ Ruang genset
/ Memasang air mandi	/ Ruang boiler
/ Ganti pakaian & menyimpan barang	/ Ruang ganti locker
/ Membersihkan badan/ buang air	/ Toilet/ kamar mandi

c. Pendekatan Terhadap Organisasi dan Pengelompokan Ruang

1. Organisasi Ruang

Agar dapat mencapai suatu pengorganisasian ruang yang mencerminkan suatu bangunan hotel transit, maka perlu dilakukan beberapa pertimbangan antara lain sebagai berikut :

1). Pola Ruang

- a) Memberikan kemudahan, kecepatan dan kelancaran sirkulasi baik ke dalam maupun ke luar bangunan
- b) Kegiatan-kegiatan yang terjadi dalam bangunan umumnya membentuk ruang-ruang yang berhubungan dan berkaitan satu sama lain secara fungsional.

2). Hubungan Ruang

Agar tercipta fungsi pelayanan yang baik, maka dasar pertimbangan dalam penentuan hubungan ruang adalah :

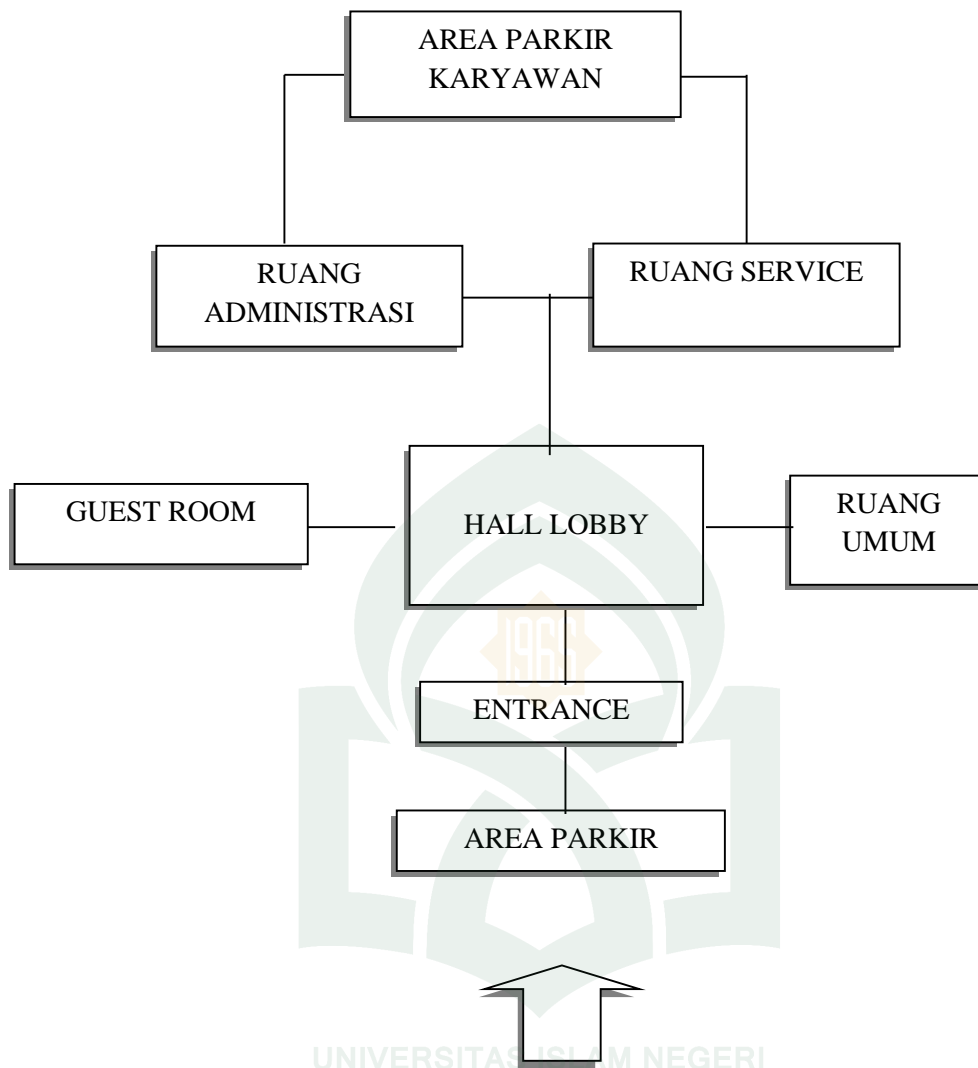
- a) Kesamaan fungsi
- b) Kesamaan sifat
- c) Arah pencapaian ruang
- d) Kontinuitas/eksistensi kegiatan
- e) Hubungan saling menunjang
- f) Kemudahan pengontrolan
- g) Kelancaran operasional
- h) Kecepatan dalam pelayanan

2. Pengelompokan Ruang

- 1) Penempatan ruang disesuaikan dengan sifat kegiatan yang ditampungnya
- 2) Setiap ruang dihubungkan dengan jalur sirkulasi sesuai dengan kepentingan
- 3) Ruang-ruang yang mempunyai hubungan erat ditempatkan berdekatan

Berdasarkan pendekatan diatas maka kriteria dalam pengelompokan ruang adalah :

- 1) Berdasarkan area privat, publik dan semi publik
- 2) Berdasarkan kesamaan fungsi, sifat dan hubungan ruang
- 3) Kemudahan dalam pencapaian
- 4) Jenis kegiatan yang diwadahi
- 5) Pengelompokan kegiatan saling mendukung



Skema 4.1 Skema Pengelompokan Ruang

d. Pendekatan besaran ruang

Pendekatan terhadap besaran ruang yang dilaksanakan dilakukan dengan mempertimbangkan berbagai hal yang mendukung terwujudnya suatu besaran ruang yang optimal dan efektif, antara lain :

1. Besaran ruang dapat ditentukan atas :
 - a) Macam dan fungsi ruang
 - b) Jumlah pelaku kegiatan
 - c) Studi perabot dan fasilitas peralatan yang dibutuhkan
 - d) Pola gerak statis dan dinamis dari pengunjung dan karyawan
 - e) Standar besaran ruang yang menjadi persyaratan

- f) Modul dasar/standar
- 2. Standar ruang yang digunakan adalah :
 - 1) Neufert Architects Data
 - 2) Time Saver Standard
 - 3) Standar ruang-ruang pada hotel transit
 - 4) Studi peralatan dan ruang gerak

e. Pendekatan pola dan hubungan ruang

Beberapa Dasar pertimbangan yang digunakan dalam pendekatan terhadap pola dan hubungan ruang, yaitu :

- 1) Kemudahan dalam kegiatan operasional, baik dari segi kelancaran pelayanan maupun dari segi penggunaan fasilitas dan pengelolaan wadah.
- 2) Karakter dan fungsi ruang
- 3) Hubungan dan status kegiatan
- 4) Kontinuitas hubungan kegiatan dalam kawasan
- 5) Sistem kegiatan
- 6) Kebutuhan dan fasilitas kegiatan
- 7) Sifat kegiatan dan efek gangguan yang ditimbulkan terhadap ruang lainnya

Penataan tata massa bangunan dalam suatu bangunan dapat ditentukan dari pola hubungan ruang pada kelompok-kelompok ruang.

Pola hubungan ruang dapat ditinjau dari :

- 1) Zoning Bangunan yang terdiri dari :
 - a) Public
 - b) Semi public
 - c) Private
 - d) Service

- 2) Jenis ruang yang ditinjau dari :
 - a) Fungsi ruang-ruang yang sejenis (memiliki kemiripan fungsi)
 - b) Suatu kelompok ruang
- 3) Frekuensi, ditinjau dari
 - a) Pemakaian antar ruang
 - b) Sirkulasi (Pengunjung, pengelola, barang)

3. Pendekatan Bentuk dan Penampilan Bangunan

a. Bentuk dasar

Faktor utama dalam penentuan bentuk dasar dari suatu bangunan adalah fungsi serta sifat kegiatan yang ditampungnya. Dalam hal ini bangunan yang direncanakan adalah bersifat komersial sehingga pendekatan terhadap bentuk dasarnya diperoleh dengan pertimbangan terhadap kepentingan dan keinginan pemakaian yang dalam hal ini adalah pengelola.

Bentuk dasar dapat dikelompokkan sesuai dengan karakter :

- 1) Hotel Transit yaitu terbuka dan menarik.

Pemilihan bentuk dasar bangunan didasarkan pada pertimbangan :

- 1). Optimasi pemanfaatan luas lantai sehingga tiap area yang ada dapat disewakan.
- 2). Kemudahan dalam pelaksanaan konstruksi serta efisiensi waktu pelaksanaan.
- 3). Kemudahan perawatan.

Selain itu, pendekatan terhadap bentuk dasar bangunan juga mengacu pada pertimbangan :

- 1). Fungsi sebagai bangunan komersial.
- 2). Kondisi dan bentuk tapak.
- 3). Efisiensi terhadap lingkungannya.

b. Penampilan bangunan

Adalah faktor yang menentukan keberhasilan suatu perancangan dan harus dapat memberikan kesan santai, rekreatif dan menarik. Dalam hal ini meliputi penampilan luar dan tata ruang dalam bangunan.

Faktor yang mempengaruhi penampilan bangunan adalah :

1. Menyeimbangkan penampilan bangunan dengan bangunan bandar.
2. Fungsi utama dari kegiatan dalam bangunan.
3. Orientasi bangunan adalah sarana penginapan, fasilitas penunjang dan akses yang mudah.
4. Keserasian antara ruang yang ada di dalamnya dengan alam sekitarnya.
5. Memberikan rasa nyaman baik didalam maupun diluar bangunan.
6. Mengungkapkan kesan rekreatif dan dinamis dengan nilai-nilai yang universal sesuai dengan sifat wadah.

4. Pendekatan sistem sirkulasi

Hotel Transit sebagai wadah yang menampung berbagai aktivitas jumlah manusia yang cukup banyak, sehingga perlu diperhatikan penataan sirkulasi yang memberikan kenyamanan bagi pengunjung saat menggunakan sarana dan fasilitas hotel.

Pendekatan sistem sirkulasi dalam bangunan ini dengan memperhatikan :

- a) Pelaku kegiatan
- b) Jenis dan kelompok
- c) dan keleluasaan bagi setiap pelaku kegiatan
- d) Perletakan entrance

Sistem sirkulasi dapat dibagi atas :

a. Sirkulasi Manusia

Manusia sebagai pemakai wadah ini memerlukan suatu jalur sirkulasi yang baik dan efisien. Untuk itu sirkulasi bagi para pengunjung hendaknya :

- 1) Memberikan kenyamanan dan kelegaan serta dapat memberikan arah yang jelas ke setiap area bangunan.
- 2) Luasan yang cukup untuk mendukung kelancaran arus sirkulasi serta memberikan keleluasaan untuk berbagai jenis kegiatan didalamnya.
- 3) Pembagian yang proporsional antara sirkulasi vertikal dan horizontal.
- 4) Penyediaan jalur pedestrian bagi pejalan kaki.

b. Sirkulasi Kendaraan

Perencanaan sistem sirkulasi kendaraan dalam tapak harus direncanakan dengan baik, agar tidak terjadi kesemrawutan dan ketidakteraturan di dalam tapak. Untuk itu hal-hal yang perlu diperhatikan adalah :

- 1) Jumlah kendaraan yang akan ditampung di dalam tapak.
- 2) Jenis kendaraan yang ditampung.
- 3) Lebar jalur sirkulasi.
- 4) Bentuk dan model sarana parkir.
- 5) Kemudahan dalam parkir kendaraan.
- 6) Kemudahan dalam pencapaian dari dan ke arah tempat parkir.
- 7) Pemisahan antara kendaraan pengunjung, pengelola dan karyawan serta kendaraan barang
- 8) Pengaturan jalur lintasan kendaraan.

c. Sirkulasi Barang

Sirkulasi barang dipisahkan dari sirkulasi pengunjung pada bangunan yang dibedakan atas 2 (dua) jenis, yaitu :

- 1) Sirkulasi berdasarkan kegiatan utama (tamu, suplay).

- 2) Sirkulasi berdasarkan kegiatan pelengkap (travel, sampah)

Beberapa pertimbangan dalam sistem sirkulasi :

- 1) Kemudahan bagi tamu dalam membawa barangnya ke area lobby, baik dari pintu gerbang, maupun dari tempat parkir.
- 2) Pengaturan lebar jalan/koridor/pedestrian, sehingga tercipta kenyamanan bagi para tamu.
- 3) Kelancaran arus keluar-masuknya barang suplay, sesuai kebutuhan hotel.
- 4) Pengaturan tempat area bongkar muat barang, sehingga kenyamanan pengunjung tidak terganggu.
- 5) Kemudahan bagi kendaraan travel untuk bisa melakukan bongkar muat penumpang dan barang di entrance hotel.

5. Pendekatan sistem struktur, konstruksi, Modul dan material bangunan

a. Sistem struktur

Pemilihan sistem struktur berdasarkan pertimbangan bangunan hotel yang merupakan bangunan komersial, sehingga mempertimbangkan segi efisiensi yang tinggi, oleh sebab itu dituntut :

- 1) Sistem struktur yang fungsional dan ekonomis.
- 2) Jenis struktur yang fleksibel, mengingat fungsi ruang dan aktifitas yang berlainan.
- 3) Memungkinkan buat bukaan-bukaan yang cukup mengingat ruang hotel banyak membutuhkan pencahayaan dan penghawaan.
- 4) Pemilihan struktur memperhatikan segi kemudahan dalam pengadaan barang, pelaksanaan dan perawatan.

Sistem struktur dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu :

- 1) Sub struktur

Karena bangunan hotel transit yang direncanakan merupakan bangunan berlantai banyak, maka pondasi yang digunakan adalah pondasi rakit dipadu dengan file cup serta tiang pancang.

- a) Pondasi rakit selain berfungsi sebagai struktur juga berfungsi sebagai ruang bawah tanah yang digunakan sebagai fasilitas parkir dan ruang mekanikal dan elektrik.



*Gambar 4.6 : konstruksi pondasi rakit
(Sumber: Dokumen Pribadi)*

- b) Pondasi tiang pancang menyalurkan beban ke lapisan tanah bagian dalam pada lapisan tanah keras.



*Gambar 4.7 : konstruksi tiang pancang
(Sumber: Dokumen Pribadi)*

2) Super struktur

Untuk super struktur menggunakan sistem rangka kaku dan inti bangunan.

- a) Rangka kaku, bereaksi terhadap beban lateral yang disebabkan oleh tekanan angin terutama melalui lentur balok dan kolom.



*Gambar 4.8 : konstruksi kolom
(Sumber: Dokumen Pribadi)*

- b) Struktur inti, ketahanan lentur bangunan akan meningkat karena interaksi inti dan rangka menambah kekakuan. Sistem ini efisien bagi pelayanan sistem mekanis dan transportasi vertikal pada inti dan cor.



*Gambar 4.9 : konstruksi inti/pengecoran
(Sumber: Dokumen Pribadi)*

3) Struktur penutup

Atap untuk bangunan hotel transit menggunakan struktur rangka baja dan adanya bagian yang menggunakan plat beton bertulang.



*Gambar 4.10 Konstruksi Baja
(Sumber: Indonetwork, 2010)*



*Gambar 4.11 Konstruksi plat beton bertulang
(Sumber: Indonetwork, 2010)*

b. Konstruksi

Merupakan sistem yang dipergunakan pada struktur bangunan, misalnya :

1. Konstruksi baja.
2. Konstruksi beton bertulang.

c. Modul

Satuan unit yang terkecil yang digunakan sebagai dasar untuk menentukan ruang komponen-komponen dalam bentuk kelipatan. Fungsinya adalah :

1. Efisiensi.
2. Mempermudah dalam penatan perabot.

3. Ekonomis dan kemudahan dalam pelaksanaan.

Maka penentuan modul didasarkan pada :

1. Dimensi ruang gerak manusia.
2. Dimensi dari perlengkapan ruang yang digunakan.
3. Sesuai dengan dimensi bahan yang berlaku di pasaran.
4. Disesuaikan dengan jarak bentang maksimal dari struktur.

d. Material bangunan

Berdasarkan fungsinya, bahan bangunan dikelompokkan menjadi dua kelompok :

1) Bahan struktural

Sesuai dengan sistem struktur yang dipakai, maka secara umum pemilihan bahan bangunan harus mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- a) Mudah dalam pelaksanaan dan pemeliharaan
- b) Mudah dalam penyesuaian bentuk
- c) Ketahanan terhadap suhu tinggi

2) Bahan pengisi

Pemilihan bahan atas pertimbangan sebagai berikut :

- a) Penampilan bangunan disesuaikan dengan kesan yang ingin dicapai.
- b) Mudah dalam pelaksanaan dan perawatan.
- c) Daya tahan yang baik terhadap suhu tinggi.

Sebagai bahan pengisi/non struktural, meliputi :

1. Lantai

Syarat :

- a. Dapat menahan beban yang berasal dari manusia dan perlengkapan lainnya
- b. Tidak menimbulkan kelelahan pada mata
- c. Tidak terlalu licin dan menghantarkan panas

2. Dinding

Syarat dan fungsi :

- a. Dapat menahan beban diatasnya
- b. Sebagai penutup/pembatas ruang
- c. Sebagai pelindung terhadap pengaruh alam, misalnya angin, hujan dan matahari
- d. Awet dan kuat serta mudah dalam pelaksanaan dan perawatan

3. Plafond

- a. Ketinggian rata-rata disesuaikan
- b. Tidak menimbulkan radiasi panas
- c. Kuat dan awet
- d. Mudah dalam pelaksanaan dan perawatan

Tabel 4.3 Bahan Bangunan

Bahan	Sifat	Kesan Penampilan	Contoh Pemakaian
Kayu	Mudah dibentuk, juga untuk konstruksi yang ringan dan bentuk lengkung	Hangat, lunak, alamiah, menyegarkan	Untuk bangunan rumah tinggal dan bangunan lainnya
Batu Bata	Dinamis dapat berfungsi sebagai dinding pendukung juga dinding pengisi	Praktis	Khusus digunakan pada semua jenis bangunan
Semen	Bersifat sebagai perekat ataupun material dasar beton cetak	Dekoratif dan masif	Semua macam bangunan
Batu Alam	Merupakan bahan yang sudah jadi dan dapat disusun	Berat, kasar, kokoh, abadi dan alamiah	Sebagai bahan penyelesaian bangunan mewah, monumental
Marmer	Kaku dan sukar dibentuk	Mewah, kuat dan agung, kokoh dan abadi	Bangunan besar dan bangunan utilitas
Baja	Hanya dapat menahan daya tarik	Keras, kokoh, abadi dan alamiah	Sebagai bahan penyelesaian bangunan mewah,

			monumental
Aluminium	Efisien	Ringan dan dingin	Bangunan umum dan komersial
Kaca	Tembus cahaya dan tidak mempunyai sifat isolasi	Dinamis, abadi dan alamiah	Sebagai pengisi
Plastik	Mudah dibentuk dan dapat disusun	Ringan, dinamis dan informal	Bangunan yang tidak resmi dan permanen

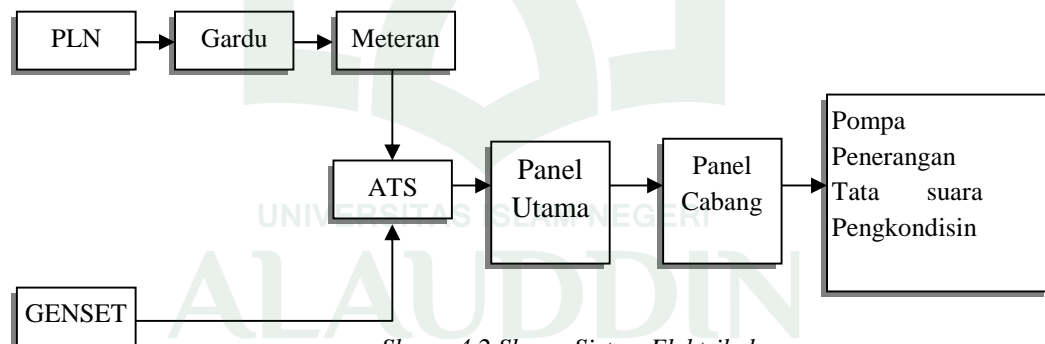
(Sumber : Rawdhatussa'adah 2010,76)

6. Pendekatan Terhadap Sistem Perlengkapan Bangunan

a. Sistem Mekanikal Elektrikal

1. Sistem elektrikal dimaksudkan pada kebutuhan akan aliran listrik sebagai sumber tenaga untuk penerangan dan peralatan yang digunakan dalam bangunan.

Sumber aliran listrik berasal dari PLN dan generator yang bekerja secara otomatis apabila terdapat gangguan aliran dari PLN.



Skema 4.2 Skema Sistem Elektrikal

Pengadaan daya listrik PLN dilengkapi trafo penurun tegangan dan pendistribusian melalui panel-panel. Untuk keadaan darurat sewaktu-waktu aliran dari PLN terputus maka secara otomatis pengadaan listrik menggunakan generator cadangan. Peletakan generator cadangan ini diluar bangunan utama dan dilengkapi dengan bahan-bahan reduksi bising dan memberi stabilisator getar antara lantai dengan bagian bawah mesin generator.

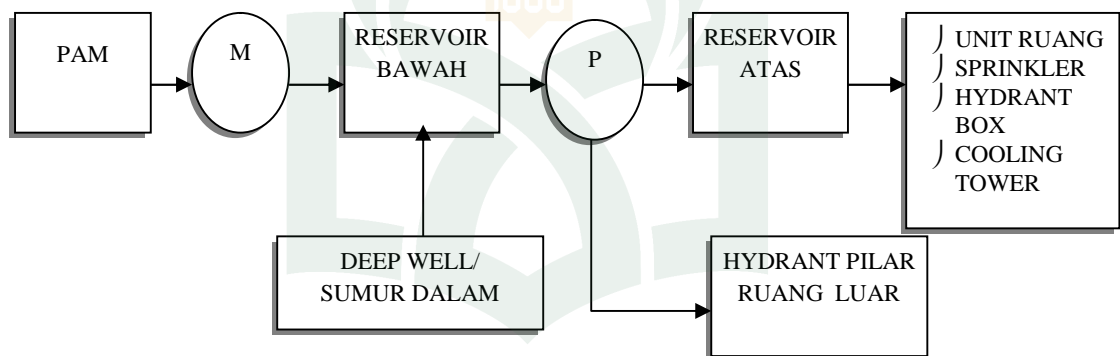
2. Sistem mekanikal diterapkan dalam menunjang kegiatan operasional bangunan. Pemakaian sistem ME diaplikasikan pada pengoperasian elevator, eskalator, pengkondisian ruang, tata suara, dan lain-lain.

b. Sistem Plumbing

1. Air bersih

Dasar-dasar pertimbangan pengadaan air bersih adalah sebagai berikut :

- a) Kelancaran distribusi ke setiap unit pemakaian
- b) Mampu mencukupi batas pemakaian sesuai dengan fungsinya
- c) Persiapan/cadangan air bersih bila distribusi dari PDAM terhenti
- d) Faktor penghematan energi di dalam pendistribusiannya



Skema 4.3 Skema Sistem Pengadaan Air Bersih

Air bersih digunakan untuk keperluan unit hunian/kamar, dapur restoran, laundry dan juga untuk keperluan pemadam kebakaran. Untuk melayani kebutuhan tersebut secara berkelanjutan, maka persediaan air harus tersimpan dalam reservoir yang cukup menampung kebutuhan air dalam sehari.

Air bersih dapat diperoleh dari PAM atau dari sumur dalam, yang kemudian ditampung dalam reservoir bawah. Air yang ditampung ini dialirkan secara vertikal dengan sistem pompa ke bak penampung (reservoir atas) di lantai atap (top floor), untuk kemudian didistribusikan ke tiap-tiap lantai secara gravitasi.

Persyaratan air bersih dengan memperhatikan :

- 1) Faktor-faktor fisik air, dengan melihat warna, bau dan kekeruhan air.
- 2) Karakteristik kimia, dengan melakukan tes untuk mengetahui kadar racun yang terkandung, kadar asam basah (PH), kadar zat logam berat dan bahan-bahan kimia lain yang larut.
- 3) Karakteristik biologi, dengan melakukan pengamatan kandungan mikroorganisme seperti bakteri patogen, bakteri kaliform, plankton dan alga.

Untuk keperluan pemadam kebakaran seperti sprinkler dan hydrant, menggunakan air terpisah dari tangki air minum lebih hemat dan ekonomis dibandingkan penggunaan tangki air minum sekaligus untuk keperluan pemadam kebakaran. Penempatan tangki air pemadam kebakaran dapat di atas atap atau di lantai bawah. Penempatan tangki di atas atap lebih efisien karena tekanan air dapat maksimal dan tenaga untuk pendorong dapat lebih sedikit.

2. Air Kotor

Hal yang perlu diperhatikan dalam pembuangan air kotor hanyalah kelancaran keluar dari tapak dan jaminan tidak akan menimbulkan dampak bagi lingkungan di sekitarnya.

Air buangan dapat dibagi menjadi empat golongan:

- a) Air kotor, berupa air buangan dari kloset, perurisan, air buangan kotoran manusia
- b) Air bekas, berupa air buangan dari bak mandi, bak cuci tangan, dapur dan sebagainya.
- c) Air hujan dari atap dan sebagainya.
- d) Air buangan khusus, berupa air buangan yang mengandung lemak seperti pada restoran atau dapur, yang termasuk dalam kategori ini pembuangan tidak dapat langsung dimasukkan ke riol umum tanpa pengolahan terlebih dahulu.

Sistem pembuangan air kotor dapat dipisahkan atas beberapa sistem:

a) Sistem pembuangan air kotor dan air bekas

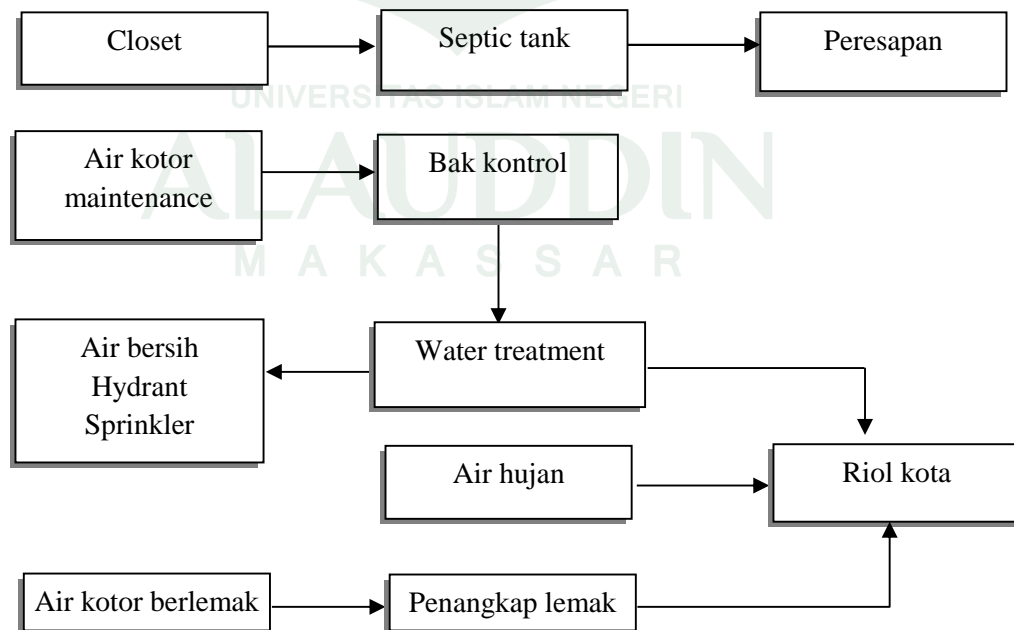
Sistem ini ada dua macam, yaitu sistem campuran dan sistem terpisah. Pada sistem ini campuran air kotor dan air bekas dikumpulkan dan dialirkan ke dalam suatu saluran. Sedangkan pada sistem terpisah masing-masing dikumpulkan dan dialirkan secara terpisah.

b) Sistem pembuangan air hujan

Pembuangan air hujan harus terpisah dari sistem pembuangan air kotor dan air bekas.

c) Sistem gravitasi dan sistem bertekanan

Diusahakan air buangan dialirkan secara gravitasi dengan mengatur letak dan kemiringan pipa. Pada sistem bertekanan digunakan jika saluran pembuangan letaknya lebih tinggi dari alat plumbing. Dengan sistem ini buangan dikumpulkan dalam bak penampungan dan kemudian dipompa keluar dengan menggunakan pompa listrik yang bekerja secara otomatis.



Skema 4.4 Skema Sistem Pembuangan Air Kotor

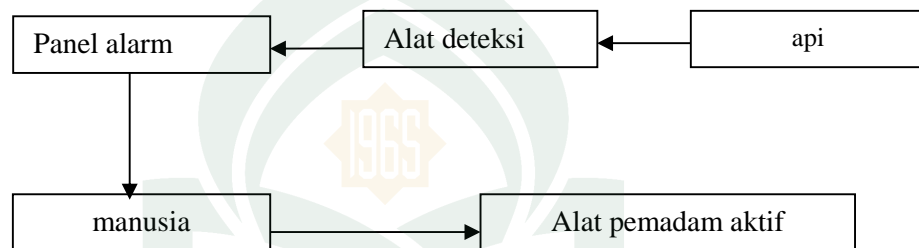
c. Sistem Keamanan

Sistem penanggulangan terhadap ancaman keamanan pada bangunan ini dibagi kedalam 3 (tiga) kelompok utama dengan dasar pertimbangan sebagai berikut :

1. Sistem Pencegahan Kebakaran (*Fire Escape System*)

1) Sistem deteksi alarm (tanda bahaya) yang mengaktifkan alat pemadaman, terdiri atas:

- a) Sistem otomatis
- b) Sistem semi otomatis



Skema 4.5 Skema Sistem Semi Otomatis

2) Sistem deteksi awal

a) Alat deteksi asap (*smoke detector*)

Smoke detector mempunyai kepekaan yang sangat tinggi. Ini memberikan suatu alarm jika terjadi asap dalam ruangan. Luas bidang deteksi $\pm 92 \text{ m}^2/\text{unit}$.

b) Alat deteksi nyala api (*home detector*)

Alat deteksi nyala api ini dapat mendeteksi adanya nyala api dengan cara menangkap sinar ultraviolet.

c) Alat deteksi panas (*heat detector*)

Alat ini dapat membedakan adanya suatu bahaya kebakaran dengan kenaikan temperatur. Luas bidang deteksi $\pm 75 \text{ m}^2/\text{unit}$.

Prinsip kerja deteksi awal adalah bekerjanya deteksi asap, deteksi nyala api maupun deteksi panas sehingga sinyal listrik akan dikirim ke panel-panel kontrol alarm bahaya. Unit pengontrolan yang akan meradamkan kebakaran tersebut.

3) Sistem pemadam kebakaran

a) *Instalasi sprinkler otomatis*

Sistem sprinkler terdiri dari buble-buble kaca yang diletakkan pada plafond bangunan, kemudian pada suhu tertentu sprinkler tersebut akan pecah dan menyemburkan air. Mempunyai daya layanan seluas 25 m², jarak antar sprinkler adalah 9 m, bekerja secara otomatis.

b) *Fire hydrant portable*, adalah jaringan pipa pemadam dalam bangunan dengan ujung pipa dilengkapi dengan kran atau katup yang dapat dibuka dan dihubungkan dengan siang (*house*) yang telah tersedia pada *box hydrant* pada saat terjadi kebakaran. Luas area layanan adalah 800 m², dengan jarak maksimum 30 m. Alat ini diletakkan pada daerah yang mudah dijangkau.

c) *Alat pemadam kimia portable*

Untuk ruang yang tidak boleh kena air, menggunakan powder, gas, dry chemical.

Sistem pencegahan pasif berupa:

- a) Pintu kebakaran/darurat, dengan lebar minimal 1,2 meter.
- b) Penggunaan bahan bangunan tahan api.
- c) Konstruksi bangunan tahan api minimal 2 jam
- d) Melindungi kabel dengan pipa dan pemutus arus listrik secara otomatis bila terjadi hubungan pendek pada bangunan.

2. Sistem Penangkal Petir

- 1) Kemampuan untuk menyalurkan arus listrik dari petir ke tanah tanpa membahayakan manusia
 - 2) Tidak mempengaruhi unsur estetika penampilan luar bangunan
- Dikenal dua macam sistem penangkal petir, yaitu penangkal petir konvensional dan radioaktif.

1) Penangkal Petir Konvensional

Sistem kerjanya dengan cara muatan-muatan disalurkan dan dilepaskan ke dalam bumi. Terdapat dua sistem, yaitu:

- a) Sistem Franklin Rod, area yang dilindungi berbentuk kerucut.
- b) Sistem Sangkar Faraday, terdiri dari tiang-tiang tembaga yang dihubungkan satu dengan yang lain dan diteruskan ke arde membentuk suatu sangkar.

2) Penangkal Petir Radioaktif

Merupakan sistem isotop radioaktif, prinsipnya sama dengan franklin, hanya pada ujung penangkal petir dipasang alat yang mengandung bahan radioaktif yang sanggup menghasilkan ion-ion yang sangat kecil (dari partikel besar) dan merupakan penghantar listrik yang baik.

3. Sistem Pencegahan Kriminal

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam menghadapi masalah kriminalitas di dalam lingkungan bangunan yaitu :

- 1) Kemampuan pendeteksian terhadap kejahatan yang terjadi di dalam maupun di luar bangunan
- 2) Penanganan yang cepat dan tepat terhadap peristiwa kejahatan yang terjadi

Sistem keamanan yang diterapkan adalah *Multi Visual System (MVS)* yaitu dengan menempatkan beberapa unit monitor kamera pada ruangan-ruangan tertentu yang memerlukan pengamanan. Setiap kamera dihubungkan ke *Multi Information Control System* yang kemudian akan terlihat di video kamera.

d. Sistem Pencahayaan

Sistem penerangan atau pencahayaan dibedakan atas 2 jenis, yaitu :

1) Penerangan Alami

Pemanfaatan seoptimal mungkin penerangan alami (sinar matahari) dipakai untuk tujuan penghematan energi listrik dan kegiatan yang

dilakukan pada pagi hingga siang hari. Penerangan alami semaksimal mungkin dapat diterapkan pada ruang pelayanan, ruang penerima, ruang pengelola dan sebagainya. Sedangkan untuk ruang service dan sebagainya dihindari adanya penerangan secara langsung, karena sinar matahari yang mengandung ultraviolet dapat menimbulkan panas dan silau, sehingga perlu mempertimbangkan :

- a) Menghindarkan cahaya langsung dari sinar matahari
- b) Posisi atau letak ruang terhadap orientasi matahari

Sedangkan faktor yang menentukan penerangan alami adalah :

- a) Letak dan banyaknya bukaan pada ruangan.
- b) Ketinggian langit-langit ruangan.
- c) Penggunaan warna, khususnya untuk desain interior.

2) Penerangan buatan

Faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemilihan penerangan buatan adalah :

- a) Jenis kegiatan yang berlangsung di dalam bangunan
- b) Intensitas cahaya yang sesuai dengan kebutuhan
- c) Luasan ruang yang akan diberikan cahaya
- d) Pencegahan efek silau
- e) Penempatan sumber cahaya sesuai dengan estetika

Penentuan penerangan buatan antara lain :

- a) Pada daerah sekitar lobby, restaurant dan ruang umum, jenis lampu yang digunakan adalah *down light*, TL dan halogen, terkadang diperlukan *special lighting effect* untuk memberi image tersendiri.
- b) Penerangan setempat dan tambahan seperti lampu sorot pada luar bangunan untuk menunjang eksistensi bangunan, lampu mercury pada taman, areal sirkulasi dan kawasan pantai.

e. Sistem Komunikasi

Pendekatan terhadap sistem komunikasi meliputi :

- 1) Keleluasaan dan kemudahan bagi pengunjung yang akan menggunakan alat komunikasi
- 2) Pemisahan yang jelas antara komunikasi pengelola dan jaringan komunikasi untuk pengunjung
- 3) Macam komunikasi yang keluar dan kedalam serta antar ruang
- 4) Kebutuhan komunikasi menyangkut jenis peralatan yang digunakan

Untuk menunjang kelancaran kegiatan penghuni/tamu melakukan hubungan dengan orang lain yang diinginkan, maka diperlukan suatu sarana telekomunikasi baik yang berfungsi untuk lingkungan sendiri, lokal maupun internasional.

Alat-alat telekomunikasi yang digunakan adalah:

- 1) Intercome yang dilengkapi dengan CCTV untuk lingkungan sendiri (apartemen sewa).
- 2) Pesawat telepon, dengan sistem sambungan langsung (direct phone) melalui PABX (Private Automatic Branch Exchange) untuk unit-unit hunian dan pengelola. Fasilitas khusus untuk unit hunian adalah dengan PABX DID System (Direct Inward Dialing), dimana untuk telepon keluar dan masuk tidak perlu menggunakan operator, cukup memakai masing-masing extension telepon dari masing-masing unit, lalu menelpon langsung keluar/masuk. DID dilengkapi IDD ((ntemasional Direct Dialing) untuk fasilitas menelepon keluar negeri. Untuk tempat-tempat tertentu (fasilitas bersama) diletakkan telepon umum.
- 3) Sistem suara khusus (sound sistem) direncanakan pada ruang restoran dan ruang service lainnya.
- 4) Master antenna TV, sistem saluran televisi dengan beberapa siaran di setiap kamar sehingga tamu dapat memilih sendiri saluran yang diinginkan.

f. Sistem penghawaan

Adalah merupakan suatu sistem pengkondisian udara dengan mengatur temperatur dan kelembaban udara di setiap ruang yang disediakan agar dapat memberikan kenyamanan yang lebih optimal bagi pemakai ruang-ruang tersebut yang meliputi :

- 1) Kenyamanan terhadap suhu dan kelembaban udara
- 2) Arah, volume dan kecepatan aliran udara atau sistem ventilasi
- 3) Tinggi langit-langit dan perluasan bangunan
- 4) Pengaruh lingkungan sekitarnya
- 5) Kebutuhan ruangan setiap ruangan berdasarkan sifat dan macam kegiatan

Sistem penghawaan terdiri atas dua, yaitu :

- 1) Penghawaan alami Penghawaan alami memanfaatkan sirkulasi udara semaksimal mungkin untuk penghawaan.
- 2) Penghawaan buatan

Merupakan sistem pengkondisian udara untuk mencapai tingkat kelembaban udara yang diinginkan untuk kenyamanan ruang secara optimal, misalnya ruang yang digunakan secara berkala.

Dalam pemilihan jenis penghawaan udara buatan ini, perlu diperhatikan pemilihan jenis dan sistem yang tepat untuk pemeliharaan dan operasional yang mudah dan ekonomis.

Sistem penghawaan yang direncanakan untuk hotel ransit adalah:

- 1) Penerapan ventilasi silang untuk penghawaan alami.
- 2) Penghawaan buatan dibedakan menjadi dua, yaitu AC central dan AC split.

AC central dipergunakan pada ruang/fasilitas bersama yang mempunyai kegiatan relatif sama. Sistem instalasi AC Sentral pada prinsipnya adalah dengan mendistribusikan udara bersih melalui ruang AHU dan *ducting-ducting* distribusi ke ruang-ruang yang memerlukan pengkondisian dalam skala besar. Sistem AC ini dipakai dengan pertimbangan :

- 1) Temperatur dan kelembaban dapat diatur dan stabil (terkontrol);
- 2) Kapasitas pendinginan besar dan merata
- 3) Secara estetika interior baik, karena diffuser yang terlihat
- 4) Suara halus (tidak bising)

AC split dipergunakan pada tiap-tiap unit hunian dengan memperhitungkan adanya kegiatan dan keinginan yang berbeda dari masing-masing penghuni. AC split sistem air dengan fan coil tergantung di plafond atau menempel pada dinding. Sedangkan condensor unitnya diletakkan pada balkon-balkon unit hunian.

g. Sistem Akustik

Akustik sangat diperlukan pada ruang-ruang yang membutuhkan ketenangan dan bebas dari kebisingan, seperti pada ruang pelayanan pengunjung, terutama pada daerah hunian, faktor kebisingan harus dikurangi semaksimal mungkin agar menciptakan suasana tenang.

Agar terdapat akustik ruang yang baik, perlu dipertimbangkan :

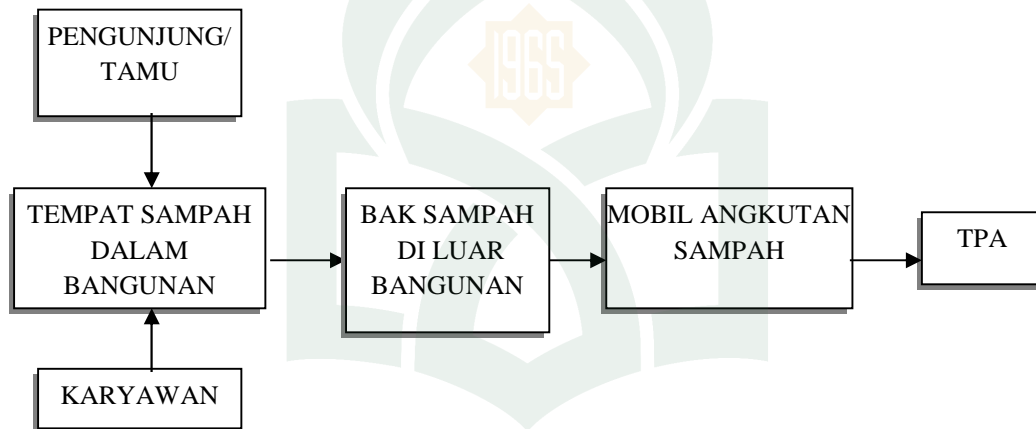
- 1) Peletakan ruang-ruang yang memiliki tingkat kebisingan tinggi dan tingkat kebisingan rendah.
- 2) Pengaturan letak ruangan terhadap lingkungan untuk menghindari bising dari luar bangunan.
- 3) Penggunaan material absorpsi (peredam bunyi) dan sistem konstruksi elemen ruang (lantai, dinding, dan ceiling) pada ruang-ruang yang menimbulkan kebisingan, sehingga dapat menyerap bunyi.
- 4) Pemanfaatan elemen-elemen lansekap sebagai absorpsi suara secara alami.

Ruang-ruang yang direncanakan memakai akustik adalah ruang-ruang yang bersifat privacy.

h. Sistem Pembuangan Sampah

Maksud dan tujuan pembuangan sampah adalah untuk menjaga kebersihan ruangan, serta untuk memperbaiki lingkungan sekitar terutama ditinjau dari segi kesehatan serta memberikan kenyamanan dan kenikmatan dalam menghuni ruangan.

Pembuangan sampah dalam gedung yaitu dengan menyediakan tempat sampah, baik di dalam maupun di luar ruangan, lalu sampah-sampah tersebut dikumpulkan di tempat pembuangan sampah di luar bangunan untuk kemudian diambil oleh kendaraan pengangkut sampah untuk dibuang ke TPA.



Skema 4.6 Skema Sistem Pembuangan Sampah

BAB V

ACUAN PERANCANGAN

A. Konsep Dasar Perancangan Makro

1. Tapak

a. Pengolahan tapak

Berdasarkan parameter yang ditentukan dalam pendekatan konsep perancangan maka hotel transit sesuai dengan hasil survey adalah sebagai berikut :



Gambar 5.1 Peta Kondisi Tapak
(Sumber: Hasil Modifikasi Google Earth)

Sesuai dengan gambar di atas lokasi tapak dapat ditempuh dengan melalui jalan pintu masuk bandara yang datang dari makassar dan jalan dari bandara yang baru melakukan perjalanan melalui penerbangan pesawat.

Perbatasan site melingkupi pandangan ke arah :

- Utara : Pemukiman dan Persawahan
- Timut : Bandara Internasional Sultan Hasanuddin
- Selatan : Persawahan
- Barat : Tanah Kosong

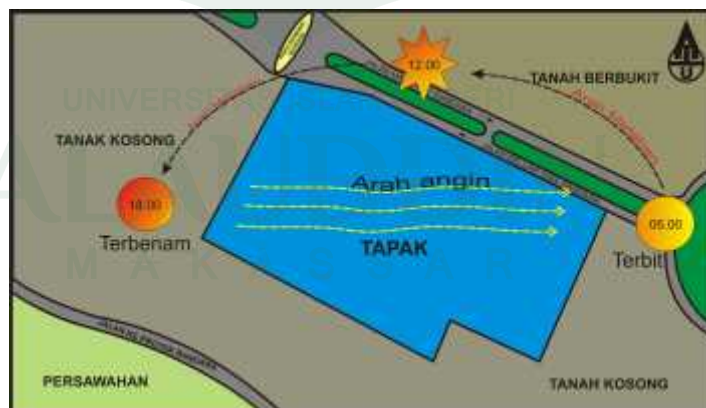
a) Tanggapan kondisi tapak



*Gambar 5.2 Tanggapan Pada Kondisi Tapak
(Sumber: Hasil Modifikasi Google Earth)*

Kondisi tapak pada site relatif datar sehingga memudahkan dalam penataan bangunan. Selain dari kondisi tapak yang relatif datar kondisi tanah pada site juga termasuk tipe subur sebab dapat ditumbuhi oleh beberapa jenis vegetasi termasuk pohon lontara, beringin, mahoni dan lainnya.

b) Tanggapan kondisi arah angin dan orientasi matahari



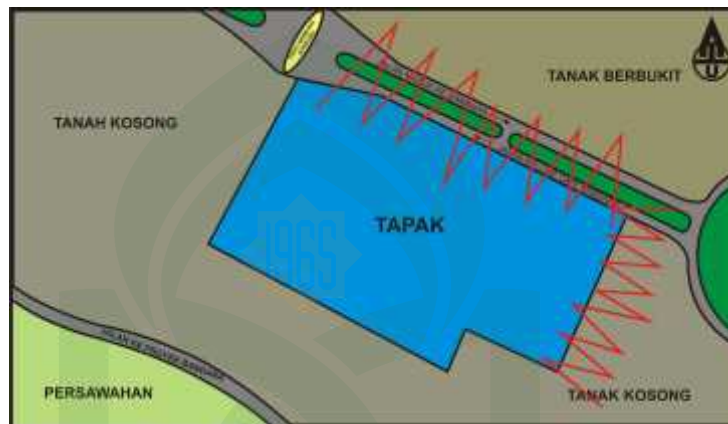
*Gambar 5.3 Orientasi Matahari dan Arah Angin
(Sumber: Hasil Modifikasi Google Earth)*

Arah angin yang melalui lokasi/site yaitu angin laut berasal dari sebelah Barat site sedangkan angin darat berasal dari sebelah Timur site. Sebaliknya pada orientasi matahari terbit pada sebelah

Timur dan terbenam di Barat. Kedua kondisi ini sangat berpengaruh pada pencahayaan dan penghawaan pada site.

c) Tanggapan Faktor Kebisingan

Pada sebelah utara dan timur merupakan zone dengan kebisingan yang tinggi zone tersebut terletak dekat dengan jalan raya serta tempat keberangkatan dan kedatangan pesawat yang ada di bandara.



*Gambar 5.4 Kondisi Faktor Kebisingan
(Sumber: Hasil Modifikasi Google Earth)*

Pada sebelah Barat merupakan zone dengan kebisingan sedang sebab zone tersebut merupakan daerah tanah kosong.



*Gambar 5.5 Kondisi Kebisingan Denga Tingkat Sedang
(Sumber: Hasil Modifikasi Google Earth)*

Sebelah selatan merupakan dengan tingkat kebisingan rendah karena merupakan daerah persawahan.



*Gambar 5.6 Kondisi Kebisingan Dengat Tingkat Rendah
(Sumber: Hasil Modifikasi Google Earth)*

Untuk memberi kenyamanan pada pengguna hotel transit, maka kebisingan di sekitar bangunan dapat diminimalisir dengan pemanfaatan vegetasi yang sesuai dan dapat berfungsi sebagai peredam suara. Zone yang akan diminimalisir tingkat kebisingannya yaitu pada sebelah utara dan timur site, seperti yang telah dijelaskan pada gambar.

d) Tanggapan view tapak

View di sekitar bangunan hotel transit ini pada dasarnya sama yaitu terminal bandara udarah, dan pemukiman. Dalam perancangan bangunan hotel transit ini view ini merupakan view yang baik, karena view yang di berikan di lokasi ini dapat memberikan keindahan dimana saat keberangkatan pesawat dan kedatangan pesawat yang dapat di lihat langsung.

Berdasarkan kondisi tersebut di atas, tapak diolah sedemikian rupa menjadi :

- 1) Orientasi arah bangunan sebaiknya mengikuti lintasan matahari secara umum.

- 2) Vegetasi tapak berupa tanaman yang sesuai dengan kondisi tanah yang berada pada kawasan bandara yang berfungsi sebagai *buffer* terhadap pengaruh panas (suhu), iklim, peredam kebisingan, strelisasi bau, serta pengendali arah angin.
- 3) Kondisi tapak yang relatif datar.
- 4) Posisi bangunan mengikuti kontur/topografi tapak.
- 5) Potensi angin pada tapak dapat digunakan untuk penghawaan dengan sistem *cross ventilation*.
- 6) Cahaya matahari dapat dimanfaatkan sebagai pencahayaan alami bangunan. Dengan memperbanyak bukaan pada bangunan akan membantu cahaya matahari secara langsung masuk ke dalam ruangan. Untuk menghindari hawa matahari yang akan membawa subtansi panasnya sedapat mungkin dilakukan dengan menggunakan *sunscreen* atau *level*.

Kebisingan tapak disebabkan oleh lalulintas jalan pada Jalan dari makassar menuju kedalam lokasi bandara dan dari bandara menuju kota makassar. Dengan penanaman jenis vegetasi/pohon yang mampu menetralsir kebisingan dapat menjadi barier pada bangunan hotel transit yang ada di kawasan bandara internasional sultan hasanuddin.

b. Pengolahan lingkungan

Untuk mendapatkan pola tata lingkungan yang baik, maka harus memperhatikan beberapa aspek yang mempengaruhinya antara lain :

a) Tingkat kebisingan

Area kebisingan yang masih dapat ditolerir dari jalan sekelilingnya, baik dari jalan utama maupun jalan lingkungan.

b) Pencapaian tapak mudah dijangkau.

- c) Keberadaan bangunan dapat meningkatkan kualitas lingkungan dimana merupakan elemen tambahan yang harmonis dalam bentuk kesatuan yang utuh.

2. Pengsoningan Tapak

Sama seperti jenis kegiatan, tujuan dari sifat kegiatan agar tidak saling mengganggu antara satu kegiatan dengan kegiatan yang lainnya, sehingga kegiatan tersebut dibedakan menurut sifatnya, yaitu:

1) Zona Publik

Zona ini memiliki sifat kegiatan umum, bising, terbuka, dan non privasi. Kegiatan yang berlangsung di dalamnya adalah kegiatan yang bersifat umum dan dapat dilakukan oleh pengelola dan pengunjung/tamu.

2) Zona Semi Publik

Zona ini memiliki sifat agak tenang, sedikit tertutup, pribadi. Yang termasuk dalam zona ini meliputi kegiatan-kegiatan yang tidak dapat dilakukan oleh pengunjung/ tamu.

3) Zona Privat (pribadi)

Zona ini mempunyai sifat tenang, tertutup, pribadi, dan rahasia, karena dalam zona ini berlangsung kegiatan yang hanya dilakukan oleh orang-orang tertentu saja, yang berhak dan bertugas melakukannya.

4) Zona service

Zona ini merupakan zona yang dengan fasilitas yang melayani semua kebutuhan dari 3 jenis fasilitas di atas.

3. Tata Massa

Penataan massa pada bangunan hotel transit ini dibuat dengan melihat beberapa dasar pertimbangan , yaitu pemisahan massa berdasarkan sifat kegiatan, fungsi kegiatan, dan suasana yang diciptakan. Maka alternatif komposisi massa yang dipilih adalah komposisi massa menyatu/padat (*compact*) dengan pola network, dimana pencapaian lebih

efektif, menciptakan pergerakan yang lebih efisien dan terjadi penyatuan antara aktifitas yang satu dengan yang lain.

4. Penataan Ruang Luar

Material-material yang digunakan antara lain:

a. Soft Material

1) Jenis pohon.

- a) Palm raja, pohon lontar (tala), yang berfungsi sebagai peneduh dan pengarah.



Gambar 5.7 Pohon Palem Raja dan Pohon lontar
(Sumber: www.tanaman.com)

- b) Pohon Soga, yang berfungsi sebagai tanaman tepi (frame site) dan pelindung tanaman.



Gambar 5.8 Pohon Saga
(Sumber: www.tanaman.com)

- c) Cemara yang berfungsi sebagai penghias tanaman dan barrier noising.



*Gambar 5.9 Pohon cemara
(Sumber: www.tanaman.com)*

- d) Sikas, Tombak raja dan palm botol sebagai penghias dan fokus tanaman.



*Gambar 5.10 sikas, tombak raja, dan palem botol
(Sumber: www.tanaman.com)*

2) Jenis perdu.

- a) Semak mutiara, berfungsi sebagai tanaman hias dan batas pandang pada area parkir.



Gambar 5.11 semak mutiara
(Sumber: www.tanaman..com)

- b) Duratan atau teh-tehan sebagai penutup, batas dan pengarah.



Gambar 5.12 teh-tehan
(Sumber: www.tanaman..com)

- c) Rumput jepang berfungsi sebagai penutup tanah pada open space.



Gambar 5.13 rumput jepang
(Sumber: www.tanaman..com)

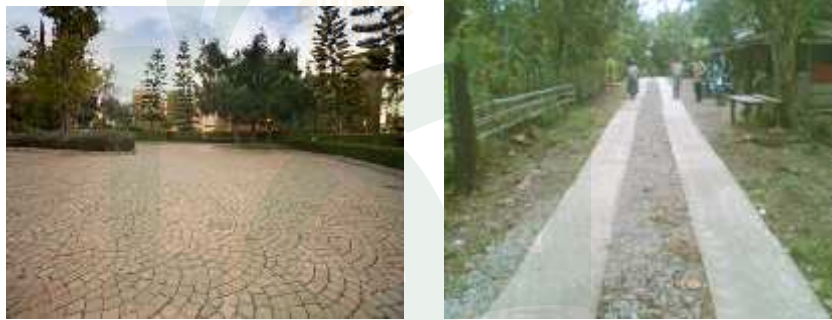
- d) Jenis tanaman berbunga untuk memperindah dan fokus taman.



*Gambar 5.14 tanaman berbunga
(Sumber: www.tanaman.com)*

b. Hard material

- 1) Paving blok dan rabat beton dekoratif sebagai jalan pada pedestrian.



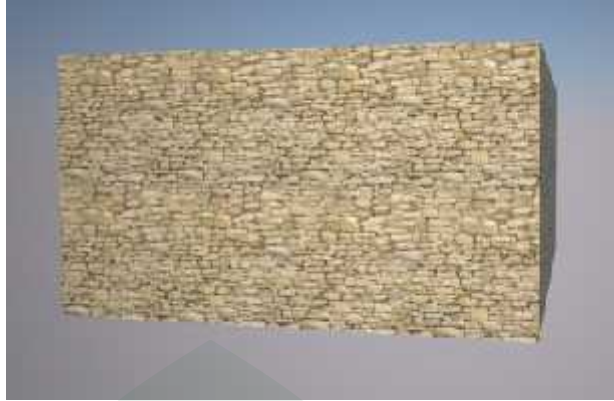
*Gambar 5.15 paving block dan rabat beton
(Sumber: www.penataan_pedestian.com)*

- 2) Aspal sebagai bahan jalan area sirkulasi luar.



*Gambar 5.16 jalan aspal
(Sumber: foto pribadi)*

3) Batu alam sebagai penutup dinding.



*Gambar 5.17 Batu alam
(Sumber: rancangan sendiri)*

4) Lampu taman, lampu mercury, dan lampu sorot yang bervariasi sebagai penerangan ruang luar dan penghias hotel transit di malam hari.



*Gambar 5.18 lampu taman, lampu mercury dan lampu sorot
(Sumber: [www. Lampu hias.com](http://www.Lampu.hias.com))*

B. Konsep Dasar Perancangan Mikro

1. Kegiatan dan Pelaku Kegiatan

a. Macam kegiatan

Pada umumnya jenis kegiatan pada hotel transit dapat di bedakan antara pengelola dan pemakai/tamu, yaitu :

- 1) Kegiatan pengelola
 - a) Operasional akomodasi, mempersiapkan dan merawat *guest room*, mencuci dan membersihkan perlengkapan *guest room*.
 - b) Operasional administrasi, mengatur penjadwalan penggunaan kamar, mengontrol kegiatan tamu-tamu yang menginap.
 - c) Operasional komersil, pelayanan makanan dan minuman, pelayanan kesehatan, dan lain-lain.
- 2) Kegiatan pemakai
 - a) Aktivitas sosial, berkumpul, berbincang-bincang, makan dan minum, membaca, dan lain-lain.
 - b) Bersantai.
 - c) Beristirahat.

b. Pelaku kegiatan

- 1) Pelaku kegiatan dalam bangunan hotel transit berdasarkan umur, adalah:
 - a) Anak-anak
 - b) Remaja
 - c) Dewasa
- 2) Pelaku kegiatan dalam bangunan hotel transit berdasarkan jenis kegiatan yang ada, adalah :
 - a) Pengelola
 - b) Staf/karyawan
 - c) Tamu hotel

2. Ruang

a. Program ruang

Pengelompokan kegiatan yang ada pada bangunan hotel transit yaitu :

- 1) Pemisahan kelompok kegiatan secara vertikal dan horisontal tanpa mengabaikan kontinuitas yang bersifat publik.
- 2) Kemajemukan kelompok kegiatan secara vertikal dan horisontal tanpa mengabaikan kontinuitas kegiatan yang bersifat publik.
- 3) Karakteristik masing-masing kegiatan.
- 4) Hubungan fungsional antar kegiatan.

b. Kebutuhan ruang

Sesuai dengan analisa pendekatan ruang yang ada sebelumnya, maka dapat diuraikan kebutuhan ruang sesuai dengan pengelompokan kegiatan, yaitu:

Tabel 5.1 : Kebutuhan ruang

a. Tamu yang menginap di hotel

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
) Memarkir kendaraan) Parkir area
) Informasi untuk Check In dan Check Out) Resepsionis, meja informasi
) Menitip barang berharga) Safety Deposit Room
) Menerima relasi) Lobby
) Membutuhkan alat bantu) Gudang
) Membutuhkan pembawa koper) Bell Boy/ Room Boy
) Dari/ ke kamar) Tangga, Selasar, Koridor
) Istirahat) Ruang tidur
) Tempat tidur bayi) Box bayi
) Membersihkan diri) Kamar mandi/ toilet
) Menitip kunci kamar) Key rack
) Makan & minum) restoran

<ul style="list-style-type: none">)/ Membeli keperluan sehari-hari)/ Membeli oleh-oleh)/ Membersihkan/ mencuci baju)/ Menelepon)/ Membutuhkan/ menukarkan uang)/ Memesan tiket)/ Membayar penginapan 	<ul style="list-style-type: none">)/ Minimarket)/ Toko souvenir)/ Laundry)/ Area Telepon/Wartel)/ Money Changer)/ Travel Agency)/ Kasir
--	---

b. Tamu yang tidak menginap di hotel

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
<ul style="list-style-type: none">)/ Memarkir Kendaraan)/ Memasuki hotel)/ Menemui relasi)/ Makan/ minum)/ Membeli tiket 	<ul style="list-style-type: none">)/ Parkir Area)/ Entrance Hall)/ Lobby)/ Restoran)/ Travel Agency

c. Karyawan/ Pengelolah

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
<ul style="list-style-type: none">)/ Mengelola pelayanan sesuai dengan bidang masing-masing)/ Mengendalikan operasional hotel 	<ul style="list-style-type: none">)/ Rg. Manager)/ Rg. Resident Mgr)/ Rg. Sekretaris)/ Rg. Accounting Mgr)/ Rg. F & B Manager)/ Rg. PR Manager)/ Rg. Staf Adm.)/ Rg. Tamu)/ Rg. Rapat)/ Rg. HK Manager

d. Karyawan/ Administrasi

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
<ul style="list-style-type: none"> / Menerima tamu menginap / Memarkir kendaraan / Memberi Informasi / Mengawasi & menerima tamu / Mengawasi keluar masuk pegawai / Pembayaran tamu / Mengurus kepegawaian / Mengurus administrasi / Melayani surat, Pos, Telegram, Urusan kesekretariatan / Menerima publik / Buang hajat/ membersihkan diri / Menitipkan barang / Ganti pakaian seragam / Mempertimbangkan harga sewa kamar / Rapat/ pertemuan 	<ul style="list-style-type: none"> / Resepsionis / Parkir area / Information desk / Ruang penerima barang / Time Keeper / Kasir / Ruang personalia / Front Office / Sekretariat / Public Relation Room / Toilet / Locker / Ruang ganti / Sales Manager Room / Ruang rapat

e. Karyawan/ Staf Bagian Service

Aktivitas	Kebutuhan Ruang
<ul style="list-style-type: none"> / Menjaga keamanan / Memarkir kendaraan / Membawa koper tamu/membuka kendaraan / Mengurus kebersihan kamar 	<ul style="list-style-type: none"> / Ruang security / Parkir area / Porter station / bellboy / Housekeeping

/ Mengantar makanan	/ Room service
/ Mengurus makanan & minuman	/ Food & beverage room
/ Mengurus dapur	/ Chief Kitchen Room
/ memasak	/ Dapur
/ menyiapkan makanan	/ Pantry
/ menyiapkan bahan makanan	/ Gudang basah/ kering
/ mendinginkan daging	/ Gudang pendinginan
/ makanan & minuman staf	/ Cafeteria
/ Istirahat	/ Ruang istirahat
/ Sholat	/ Mushallah
/ Menyiapkan pakaian/ sprei	/ Ruang linen
/ Mencuci. Meringkan dan menyetrika	/ Laundry
/ Memperbaiki kerusakan	/ maintenance
/ Mengontrol AC	/ Ruang AHU
/ Memasang diesel	/ Ruang genset
/ Memasang air mandi	/ Ruang boiler
/ Ganti pakaian & menyimpan barang	/ Ruang ganti locker
/ Membersihkan badan/ buang air	/ Toilet/ kamar mandi

c. Organisasi dan pengelompokan ruang

1) Organisasi ruang

Pengorganisasian ruang yang mencerminkan suatu bangunan hotel transit, yaitu:

a) Pola Ruang

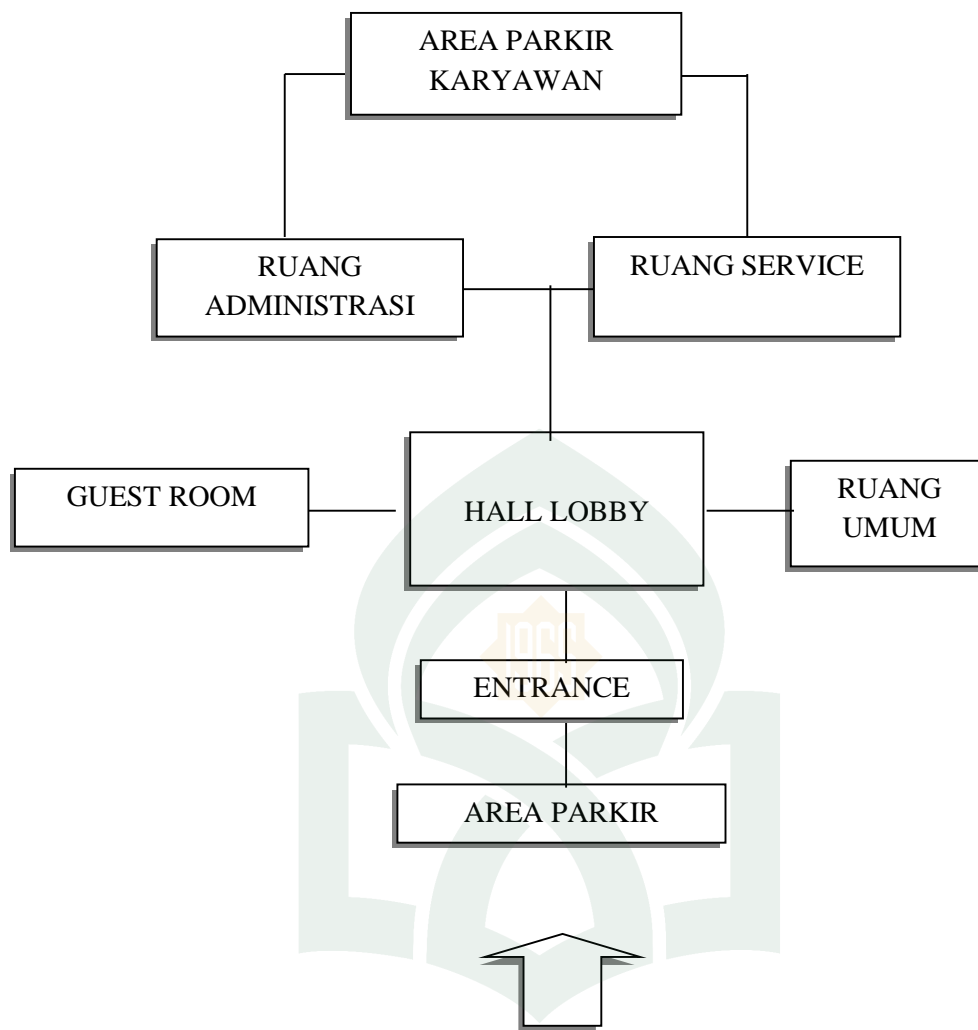
1. Memberikan kemudahan dan kelancaran sirkulasi baik ke dalam maupun ke luar bangunan
2. Kegiatan-kegiatan yang terjadi dalam bangunan umumnya membentuk ruang-ruang yang berhubungan dan berkaitan satu sama lain oleh fungsi.

b) Hubungan Ruang

1. Ruang akomodasi, ruang umum, front office dan area parkir
 - a. Memberikan hubungan yang bersifat langsung
 - b. Merupakan pusat orientasi sirkulasi utama
 - c. Tingkat hubungannya sangat erat
2. Ruang akomodasi dengan ruang pengelola/administrasi
 - a. Hubungannya bersifat tidak langsung
 - b. Tingkat hubungan yang kurang erat
3. Ruang pengelola dan ruang service
 - a. Hubungannya bersifat langsung
 - b. Tingkat hubungannya sangat erat
4. Ruang akomodasi dengan ruang service
 - a. Hubungannya bersifat tidak langsung
 - b. Tingkat hubungan kurang erat

2) Pengelompokan ruang

- a) Penempatan ruang disesuaikan dengan sifat zona-zona dan sifat kegiatan yang ditampungnya
- b) Setiap ruang dihubungkan dengan jalur sirkulasi sesuai dengan kepentingan
- c) Ruang-ruang dengan hubungan yang erat ditempatkan berdampingan
- d) Ruang dengan faktor ketenangan yang tinggi ditempatkan pada zona yang lebih terlindung dari kegiatan yang lainnya.



Skema 5.1 Skema Pengelompokan Ruang

d. Besaran ruang

Perancangan besaran ruang

1) Ruang Akomodasi

Type yang direncanakan :

1. Type A (*Single room*) 133 unit, dengan luas kamar 27 m².
2. Type B (*double room*) 58 unit, dengan luas kamar 52 m².

Total luas ruang akomodasi = 3591 + 3016 m² = 6607 m².

2) Ruang umum

1. Lobby/ Hall

Standar : 0,08 – 1,2 m²/orang

Sumber : D

Luas = 100 org (prediksi) x 1,2 m² = 120 m².

2. Bellboy Station

Standar : 0,03 m²/ kamar

Kapasitas : 191 kamar

Sumber : A

Luas yang direncanakan : 9 m²

3. Money Changer

Standar : 15 - 30 m²

Kapasitas : 2 unit

Sumber : E

Luas yang direncanakan : 60 m²

4. Biro perjalanan (Travel Agent)

Standar : 15 – 30 m²

Kapasitas : 2 unit

Sumber : E

Luas yang direncanakan : 60 m²

5. Area Telepon

1) Warung telepon

Standar : 0,75 m²/buah

Kapasitas : 2 buah

Sumber : E

Luas yang direncanakan : 1,5 m²

2) Ruang tunggu dan Operator wartel : 12 m²

Luas area telepon keseluruhan : 1,5 m² + 12 m² = 13,5 m².

6. Retail shop

Kapasitas : 2 unit

Sumber : E

Luas yang direncanakan : 2 x 25 = 50 m²

Total luas ruang umum = 312,5 m².

3) Ruang Administrasi

Tabel 5.2 : Besaran ruang

Front Office

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
Front desk	0,1 m ² /kmr	E	191 kmr	19 m ²
Lobby	0,7 m ² /kmr	D	191 kmr	134 m ²
Front Office Mgr.	7,5-9,5 m ² /org	C	1 org	9,5 m ²
Receptionist	9 m ² /org	F	2 org	18 m ²
Reservation	0,036 m ² /kmr	C	191 kmr	6,87 m ²
Kasir	12 m ² /org	F	1 org	12 m ²
L u a s				199,37 m²

Executive Office

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
General Mgr	14-18,5 m ² /org	C	1 org	18,5 m ²
Secretary	1,85-2,3 m ² /org	C	1 org	2,3 m ²
F & B Manager	7,5-9,5 m ² /org	C	1 org	9,5 m ²
Sales Mgr.	7,5-9,5 m ² /org	C	1 org	9,5 m ²
PR Manager	7,5-9,5 m ² /org	C	1 org	9,5 m ²
Ruang rapat	1,5–2 m ² /org	C	20 org	40 m ²
L u a s				89,3 m²

Accounting

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
Rg. Akuntan	7,5-9,5 m ² /org	C	1 org	9,5 m ²
Auditor	7,5-9,5 m ² /org	C	1 org	9,5 m ²
Ruang kerja	7,5-9,5 m ² /org	C	1 org	9,5 m ²
L u a s				28,5 m²

Ruang Karyawan

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
Time Keeper	0,02 m ² /kmr	C	191 kmr	3,82 m ²
Personal Manager	0,03 m ² /kmr	C	191 kmr	5,37 m ²
Ruang Kesehatan	0,02 m ² /kmr	C	191 kmr	3,82 m ²
Rg. Makan Karyawan	0,7-0,9 m ² /org	C	30 org	27 m ²
Rg Security	0,02 m ² /kmr	C	191 kmr	3,82 m ²
L u a s				43,83 m²

Fasilitas Karyawan

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
Locker	0,36 m ² /kamar	A	191 kamar	68,76 m ²
Mushallah		F		36 m ²
L u a s				104,76 m²

Total Luas Ruang Administrasi = 465,76 m²

4) Ruang Service

Loundry

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
Loundry	0,7 m ² /kamar	A	90 kamar	63 m ²
Rg. Supervisor	7,5-9,5 m ² /org	E	1 org	9,5 m ²
L u a s				72,5 m²

Food and Beverage Outlet

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
Restaurant	1,5-1,6 m ² /org	B	30 org	48 m ²
Gudang mkn kering	0,18 m ² /kmr	C	90 kmr	16,2 m ²
Gudang pendingin mkn	0,18 m ² /kmr	C	90 kmr	16,2 m ²
Loading dock	0,07 m ² /kmr	C	191 kmr	13,37 m ²
Coffee shop	0,7 m ² /kmr	E	90 kmr	63 m ²
L u a s				156,77 m²

Housekeeping

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
Housekeeper	7,5-9,5 m ² /org	E	1 org	9,5 m ²
Linen Storage	0,4 m ² /kmr	A	191 kmr	76,4 m ²
Lost & Found	-	F	-	5 m ²
L u a s				90,9 m²

Mekanikal dan Elektrikal

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
R. Chief Engineer	7,5-9,5 m ² /org	C	1 orang	9,5 m ²
R. Staf Teknik	9,5 m ² /org	C	3 orang	28,5 m ²
Ruang pompa	0,2 m ² / kmr	C	191 kamar	38,2 m ²
Ruang Chiller	0,7 m ² / kmr	E	90 kamar	63 m ²
Ruang Boiler	0,5 m ² / kmr	E	90 kamar	45 m ²

Jenis Ruang	Standar	Sumber	Kapasitas	Besaran Ruang
Ruang Genset	0,09 m ² / kmr	E	191 kamar	17,19 m ²
Ruang PLN	0,09 m ² / kmr	E	191 kamar	17,19 m ²
Ruang Trafo	0,09 m ² / kmr	E	191 kamar	17,19 m ²
Ruang Switch	0,09 m ² / kmr	C	191 kamar	17,19 m ²
Ruang Mesin lift	0,072 m ² /kmr	C	191 kamar	13,76 m ²
L u a s				266,72 m²

Total luas ruang service = 586,89 m²

Keterangan :

A : Architects Data

B : Hotel. Motel and Condominium

C : Hotel Planning and Design

D : Principle of Hotel Design

E : Time Saver Standards for Building Type

F : Asumsi

Rekapitulasi besaran ruang :

a. Ruang Akomodasi = 6607 m²

b. Ruang Umum = 312,5 m²

c. Ruang Administrasi = 465,76 m²

d. Ruang Service = 586,89 m²

Luas ruangan = 7972,15 m²

Sirkulasi dalam bangunan = 30% x 7972,15

= 2391,645 m²

Total luas bangunan = 7972,15 m² + 2391,645 m²

= 10363,795 m²

5) Perhitungan kebutuhan parkir

1) Parkir mobil pengunjung

Asumsi 30% dari jumlah Tamu (191 orang).

$$\text{Jumlah mobil} = 30\% \times 191 = 57 \text{ mobil}$$

$$\text{Standar mobil} = 15 \text{ m}^2/\text{mobil} \times 57$$

$$\text{Luas parkir mobil} = 855 \text{ m}^2$$

2) Parkir motor pengunjung

Asumsi 20% dari jumlah tamu (50 orang).

$$\text{Jumlah motor} = 20\% \times 50 = 10 \text{ motor}$$

$$\text{Standar motor} = 2,0 \text{ m}^2/\text{motor} \times 10$$

$$\text{Luas parkir motor} = 20 \text{ m}^2$$

3) Parkir mobil pengelola

Asumsi 10% dari jumlah pengelola (100 orang)

$$\text{Jumlah mobil} = 10\% \times 100 = 10 \text{ mobil}$$

$$\text{Standar mobil} = 15 \text{ m}^2/\text{mobil} \times 10$$

$$\text{Luas parkir mobil} = 150 \text{ m}^2$$

1. Jumlah mobil Hotel

$$\text{a. Bus} = 2$$

$$\text{Standar parkir} = 30 \text{ m}^2/\text{mobil}$$

$$\text{Luas parkir} = 60 \text{ m}^2$$

$$\text{b. Mini bus} = 2$$

$$\text{Standar} = 24 \text{ m}^2/\text{mobil}$$

$$\text{Luas parkir} = 48 \text{ m}^2$$

2. Jumlah mobil Travel

$$\text{Mini bus} = 4$$

$$\text{Standar} = 24 \text{ m}^2/\text{mobil}$$

$$\text{Luas parkir} = 96 \text{ m}^2$$

4) Parkir motor pengelola

Asumsi 30% dari jumlah pengelola (100 orang).

$$\text{Jumlah motor} = 30\% \times 100 = 30 \text{ motor}$$

$$\text{Standar motor} = 2,0 \text{ m}^2/\text{motor} \times 30$$

$$\begin{aligned}
 \text{Luas parkir motor} &= 60 \text{ m}^2 \\
 \text{Total luas parkir} &= 855 + 150 + 60 + 48 + 96 + 20 + 60 \\
 &= 1289 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Bangunan ini diperkirakan berjumlah 5 lantai, jadi luasan tiap lantainya adalah

$$\begin{aligned}
 &= 10363,795 : 5 \\
 &= 2072,759 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

BC = 60 *open space* : 40 *terbangun*

$$\text{Open Space} = \frac{40}{60} \times 2072,759 = 1381,839 \text{ m}^2$$

$$\begin{aligned}
 \text{Luas terbangun} + \text{Open Space} + \text{Parkir} &= 2072,759 + 1381,839 + 1289 \\
 &= 4743,598 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

e. Pola dan hubungan ruang

Dasar pertimbangan yang dipakai dalam pendekatan terhadap ruang ini, yaitu :

- 1) Kemudahan dalam kegiatan operasional, baik dari segi kelancaran pelayanan maupun dari segi penggunaan fasilitas dan pengelolaan wadah.
- 2) Karakter dan fungsi ruang .
- 3) Hubungan dan status kegiatan.
- 4) Kontinuitas hubungan kegiatan dalam bangunan.
- 5) Sistem kegiatan.
- 6) Kebutuhan dan fasilitas kegiatan.
- 7) Sifat kegiatan dan efek gangguan yang ditimbulkan terhadap ruang lainnya.

3. Bentuk dan Penampilan Bangunan

a. Bentuk dasar

Dari pembahasan bab sebelumnya, maka bentuk dasar bangunan cenderung akan mengikuti bentuk tapak yang ada, sehingga dalam perencanaan bangunan ini perubahan atau modifikasi dari bentuk dasarnya akan dikembangkan untuk memberi nilai estetika dan akses pada bangunan secara keseluruhan.

b. Penampilan bangunan

Adalah faktor yang menentukan keberhasilan suatu perancangan dan harus dapat memberikan kesan santai, rekreatif dan menarik. Dalam hal ini meliputi penampilan luar dan tata ruang dalam bangunan.

Faktor yang mempengaruhi penampilan bangunan adalah :

1. Menyeimbangkan penampilan bangunan dengan bangunan bandar.
2. Fungsi utama dari kegiatan dalam bangunan.
3. Orientasi bangunan adalah sarana penginapan, fasilitas penunjang dan akses yang mudah.
4. Keserasian antara ruang yang ada di dalamnya dengan alam sekitarnya.
5. Memberikan rasa nyaman baik didalam maupun diluar bangunan.
6. Mengungkapkan kesan rekreatif dan dinamis dengan nilai-nilai yang universal sesuai dengan sifat wadah.

4. Sistem sirkulasi

a. Sirkulasi Manusia

- 1) Berfungsi sebagai pengarah
- 2) Lega dan nyaman serta tidak membosankan
- 3) Pembagian secara proporsional antara sirkulasi vertikal dan horizontal
- 4) Tidak terjadi sirkulasi silang dengan sistem sirkulasi lain

- 5) Tidak terjadi *overlapping* antara sirkulasi pengunjung, karyawan dan pengelola
- 6) Penyediaan jalur pedestrian bagi pejalan kaki, baik didalam tapak, maupun diluar tapak yang menghubungkannya dengan pintu gerbang bandara.

b. Sirkulasi Kendaraan

- 1) Kemudahan pencapaian dari bangunan utama
- 2) Kemudahan dalam memarkir kendaraan
- 3) Jumlah kendaraan yang akan ditampung dalam tapak
- 4) Jenis kendaraan yang ditampung
- 5) Lebar jalur sirkulasi kendaraan
- 6) Bentuk dan model sarana parkir
- 7) Pemisahan yang jelas untuk tiap jenis dan fungsi kendaraan
- 8) Arah dan pola jalan/lintasan yang memberikan kemudahan dan keleluasaan

c. Sirkulasi Barang

- 1) Kelancaran arus keluar masuk barang
- 2) Pengaturan area bongkar muat barang
- 3) Kemudahan bagi tamu untuk membawa barangnya ke area lobby
- 4) Pengaturan lebar jalur pedestrian/koridor, sehingga tercipta kenyamanan bagi para tamu.
- 5) Kemudahan bagi kendaraan travel untuk bisa melakukan bongkar muat penumpang dan barang di entrance hotel.

Sistem sirkulasi dalam bangunan berfungsi sebagai fasilitas penghubung antar unit-unit kegiatan dalam bangunan.

Pola sirkulasi dapat dibedakan menjadi dua pengungkapan sistem, yaitu :

a. Sistem sirkulasi horisontal

Elemen sirkulasi horisontal yang digunakan dalam bangunan pada umumnya adalah selasar. Hal yang perlu dipertimbangkan dalam merencanakan ruang sirkulasi adalah kejelasan sirkulasi, sirkulasi yang merata, besaran jalur sirkulasi dan keamanan pemakai.

b. Sistem sirkulasi vertikal

Perencanaan sirkulasi vertikal bertujuan sebagai penghubung antara lantai yang satu dengan lainnya. Hal yang perlu dipertimbangkan adalah kelancaran arus pengunjung, pelayanan yang merata, aman dan nyaman untuk dilalui serta dapat langsung dilihat.

Bentuk transportasi vertikal bangunan ini terdiri dari :

1) Tangga,

Diperlukan pada jarak pencapaian yang pendek serta sebagai transportasi pada waktu darurat, mengingat ketinggian dan kapasitas pelayanan yang besar pada bangunan. Jenis tangga yang ada :

a) Tangga normal

b) Tangga darurat/ exit (kebakaran)

2) Lift,

Dipergunakan sebagai transportasi vertikal yang utama pada bangunan, dimana kapasitas serta ketinggiannya mengharuskan pencapaian ke masing-masing lantai mudah dan cepat.

5. Sistem Struktur, Konstruksi, Modul dan Material Bangunan

a. Struktur

1) Sub struktur

Sub struktur adalah bagian bangunan yang menyalurkan beban-beban struktur bangunan ke dalam tanah.

Sistem pondasi yang digunakan adalah pondasi dalam yang mampu mendukung bangunan dengan baik.

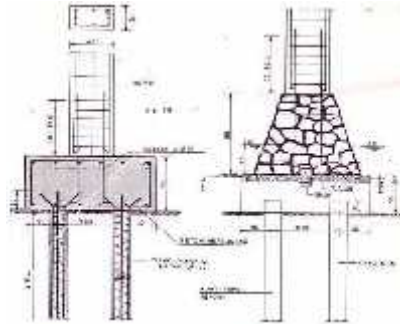
a) Kolom/pylar menyesuaikan sistem super struktur

b) Pondasi

Jenis pondasi yang biasa dipakai adalah:

a) Pondasi rakit

b) Pondasi tiang (*pile footings*)



Gambar 5.19 pondasi rakit
(Sumber: www.kaskus.us)



Gambar 5.20 pondasi tiang (pile floating)
(Sumber: www.anora.com)

2) Super struktur UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

Bangunan hotel transit menggunakan beberapa kemungkinan sistem struktur antara lain :

- a) Struktur Rangka balok dan kolom
- b) Struktur dengan sistem Core
- c) Struktur dengan sistem Shear Wall
- d) Kombinasi antara sistem struktur

Pemilihan sistem struktur telah didasarkan pada tuntunan fungsi ruang hotel transit pendekatan arsitektur neo vernakular dengan beberapa ketentuan diantaranya penampilan yang direncanakan yaitu mempunyai karakter neo vernakular yang bisa menyelaraskan dengan bangunan bandara internasional sultan hasanuddin.

b. Konstruksi

Pemilihan konstruksi pada bangunan hotel transit menggunakan konstruksi yaitu:

- 1) Konstruksi baja.
- 2) Konstruksi beton bertulang.

c. Modul

Pemilihan model ruangan pada bangunan hotel transit bertujuan untuk mendapatkan perencanaan dan perancangan bangunan yang baik, khususnya untuk kamar-kamar hotel yang akan di gunakan. Untuk mendapatkan nilai yang optimal dari hal tersebut, dalam pemilihan modul ruangan perlu adanya analisa yang cermat dengan faktor penentu sebagai berikut :

- 1) Sistem konstruksi yang digunakan.
- 2) Aktifitas yang diwadahi oleh ruang-ruang.
- 3) Pemilihan sirkulasi dan perparkiran.

Pada umumnya sebagai modul dasar ialah berkisar antara ukuran 20 cm - 30 cm, sehingga modul yang umum dipergunakan adalah kelipatan dari angka tersebut ($n \times 20$ cm) atau ($n \times 30$ cm).

d. Material bangunan

1) Lantai

Pemilihan didasarkan pada, fungsi ruang, kekuatan bangunan, dan kemudahan dalam pemeliharaan.

Tinjauan terhadap penggunaan bahan :

- a) Untuk daerah hall menggunakan granit ukuran 100 x 100 cm.



Gambar 5.21 Ubin Granite
(Sumbe: Swaiklan, 2010)

- b) Untuk ruangan-ruangan hotel transit menggunakan kramik ukuran 50 cm x 50 cm.



Gambar 5.22 kramik ukuran 50×50
(Sumbe: Swaiklan, 2010)

- c) Untuk ruangan kamar hotel dan selasar munggunakan kramik ukuran 30 cm x 30 cm dengan di lapisi dengan lantai karpet.



Gambar 5.23 kramik ukuran 30×30
(Sumbe: Swaiklan, 2010)



Gambar 5.24 karpet
(Sumbe: Swaiklan, 2010)

- d) Untuk ruang-ruang terbuka menggunakan lantai dari batu alam atau lantai rabat beton, dan paving block.



Gambar 5.25 Lantai Batu Alam, peving block dan raat beton
(Sumber: Arkideajakata, 2010)

2) Dinding

Sebagian besar menggunakan dinding bata, bahan kelas 1 (satu) dengan penyelesaian akhir :

- a) Dilapisi karpet sedangkan pada bagian yang berdekatan dengan tanah digunakan batu alam.

- b) Dilapisi cat semprot, kecuali pada dinding luar bagian bawah digunakan batu alam sebagai bahan pelapis.

3) Plafon

Pada bagian-bagian tertentu digunakan kayu *moulding tipis* (lambrasing) dengan permainan tinggi rendah. Pada bagian lainnya digunakan plafon tripleks yang dicat atau dilapisi bahan gypsun board.

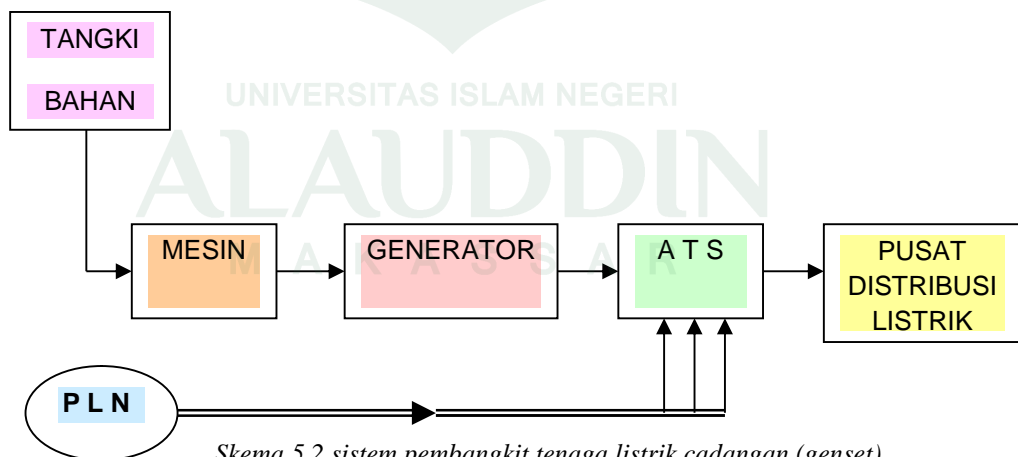
4) Atap

Penerapan rangka atap pada bangunan hotel transit ini menggunakan sistem spesfrem dimana hotel ini akan mengadopsi atap dari bangunan bandara.

6. Sistem Perlengkapan Bangunan

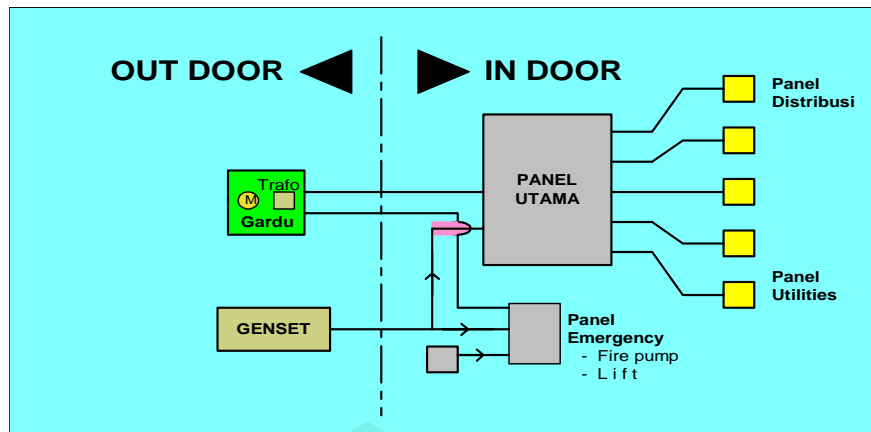
a. Sistem mekanikal elektrik

Sumber listrik utama berasal dari PLN dan sebagai sumber tenaga cadangan digunakan system pembangkit tenaga sendiri yaitu diesel generating set (genset) yang berfungsi sebagai pengganti PLN jika terjadi pemadaman arus listrik secara tiba-tiba.



Skema 5.2 sistem pembangkit tenaga listrik cadangan (genset)

Penjaringan aliran listrik diatur secara sentral dari terminal utama kesetiap unit yang memerlukan akan tetapi pada setiap lantai digunakan local terminal (fuse box) yang menyalurkan aliran listrik ke masing-masing ruangan untuk menjaga pemadaman total pada setiap lantai.



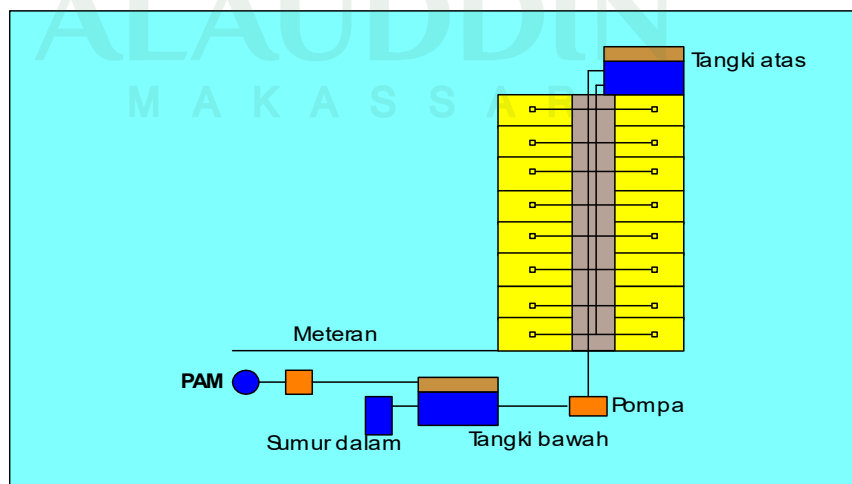
Gambar 5.26 sistem kerja distribusi listrik
(Sumber: laporan perancangan UNHAS, hotel bisnis, 2004)

b. Sistem plumbing

1) Air bersih

Sumber utama air bersih berasal dari PAM dan juga menggunakan air dari deep well untuk cadangan keperluan yang lain. Sistem pendistribusian yang dipilih adalah Down Feed Distribution, dengan pertimbangan :

- Ekonomis, karena pompa tidak selalu bekerja.
- Pelayanan distribusi air yang lebih baik, meskipun listrik mati.
- Mudah dalam pemeliharaan.



Gambar 5.27 distribusi air bersih
(Sumber: laporan perancangan UNHAS, hotel bisnis, 2004)

2) Air kotor

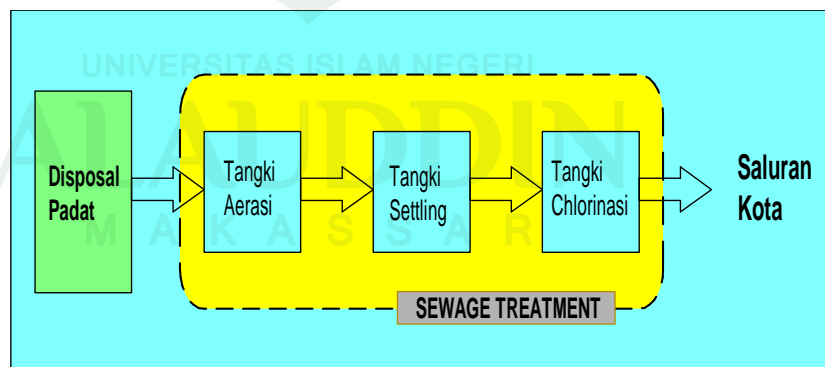
Yang termasuk air kotor adalah :

- 1) Air buangan atau limbah dari dapur atau pantry, kamar mandi, washtafel dan lain-lain.
- 2) Air hujan.

Pada perencanaan air kotor yang perlu diperhatikan adalah sistem pemipaan dengan adanya bak kontrol pada jarak-jarak tertentu (50 m), untuk memudahkan pengontrolan dan pembersihan jika terjadi kemacetan saluran.

Sistem pembuangan air kotor adalah dari tiap unit kamar disalurkan melalui pipa vertical yang diletakkan dalam shaft, kemudian dialirkan ke riol melalui saluran tertutup.

Air kotoran yang berasal dari WC (closet) ditampung pada septic tank yang memiliki 3 ruang pengolahan air kotor (aeration tank, settling tank, dan chlorination tank) untuk kemudian dialirkan ke saluran kota dengan penyaringan bertahap dan menyebar. Jika ada sumur bor letaknya harus diperhatikan sehingga jarak minimum dengan rembesan 10 m.



Gambar 5.28 distribusi air kotor
(Sumber: laporan perancangan UNHAS, hotel bisnis, 2004)

c. Sistem keamanan

1) Sistem pencegahan kebakaran

Pengamanan terhadap bahaya kebakaran dapat dibagi menjadi 2, yaitu :

1. Pencegahan Kebakaran

Untuk mencegah terjadinya kebakaran dipergunakan smoke detector dan heat detector sebagai alat pendeteksi asap dan panas di luar batas normal. Setiap detector tersebut melayani area seluas 75 m².

2. Penanggulangan saat terjadi kebakaran

Alat-alat yang dipergunakan untuk memadamkan api :

a) Sprinkler

Merupakan alat pemadam kebakaran yang bekerja secara otomatis pada suhu 57° – 71° C, dengan daya jangkau { 25 m²/sprinkler. Jarak perletakan antara 2 sprinkler head { 6 m pada ruang dan { 9 m pada koridor. Fungsi sprinkler ini adalah untuk memadamkan api sedini mungkin.

b) Fire Hydrant dan hose reel

Perlengkapannya pada setiap lantai bangunan, dengan daya jangkau { 800 m². Pendistribusian air berasal dari tangki atas.

c) Fire extinguisher

Merupakan alat pemadam kebakaran portable, dengan daya jangkau { 250 m²/unit dengan jarak antara 2 unit { 20 – 23 m.

d) Pilar hydrant

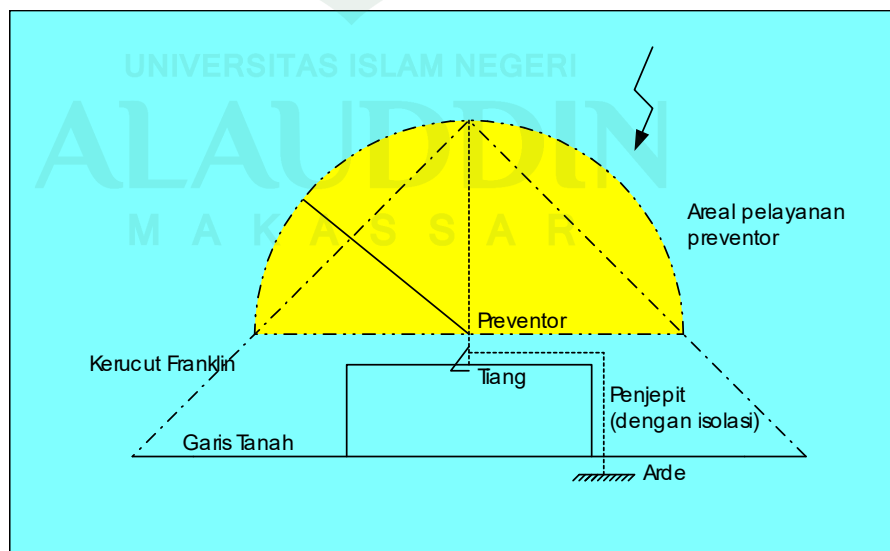
Diletakkan diluar bangunan, dengan penempatan pada setiap jarak { 200 m.

2) Sistem penangkal petir

Petir dapat pula mengakibatkan kebakaran pada bangunan, terutama pada bangunan tinggi. Untuk menghindari hal tersebut maka perlu dipasang penangkal petir pada bangunan. Penangkal petir yang akan dipergunakan adalah *preventor*, yang merupakan penyempurnaan dari penangkal petir konvensional dan penangkal petir radioaktif.

Preventor dapat dipasang pada ujung penangkal petir Franklin dan mengandung bahan radioaktif yang sanggup menghasilkan banyak ion, yang dapat menghantar listrik dengan baik.

Cara kerja preventor : pada saat sebelum lompatan petir terjadi, timbul medan listrik antara awan dan hujan yang bermuatan negatif dan bumi bermuatan positif, maka ion-ion yang dihasilkan preventor akan membentuk arus penghantar yang baik, sehingga lompatan petir akan disalurkan dan diantarkan dengan aman melalui daerah yang dilindungi menuju bumi.



Gambar 5.29 Cara kerja penangkal petir tongkat franklin
(Sumber: laporan perancangan UNHAS, hotel bisnis, 2004)

Kemampuan dari preventor untuk mengamankan areal bangunan tergantung dari jenis preventor yang dipakai dan tinggi pemasangan preventor pada tiang Franklin.

Tabel 5.4 : Luas jangkauan preventor

Jenis	Radius	Diameter	Tinggi minimum dari tiang	Luas daerah yang dilindungi pada tempat kedudukan Preventor
P1	35 m	4,6 m	4,6 m	3.850 m ²
P2	50 m	4,6 m	4,6 m	7.850 m ²
P3	80 m	6,0 m	6,0 m	20.100 m ²
P4	100 m	6,0 m	6,0 m	31.400 m ²

3) Sistem pencegahan kriminal

Pencegahan terhadap kriminalitas dala bangunan ini dilakukan dengan menyediakan fasilitas pengamatan dan pencegahan :

- a) Sistem CCTV, untuk memonitor segala penjuru bangunan yang diperkirakan dapat menjadi tempat terjadinya kriminalitas seperti pencurian dan sebagainya.
- b) Sistem Alarm, yang diaktifkan pada waktu-waktu tertentu untuk melindungi barang berharga yang disimpan dalam gedung.
- c) Satuan Pengamanan (Satpam) yang bertugas dalam 24 jam.

d. Sistem pencahayaan

1) Penerangan alami

Jangkauan penerangan alami adalah 6 - 7,5 meter yang diperoleh dari bukaan di dinding seperti jendela dan ventilasi.

2) Penerangan buatan

Jenis penerangan ini digunakan karena alami dianggap sudah tidak mampu lagi untuk menjangkau jarak 7,5 meter dari bukaan. Adapun jenis penerangan yang digunakan disesuaikan dengan sifat

dan macam kegiatan dalam ruangan, fungsi ruang dan warna yang diinginkan.

Sistem pencahayaan buatan sama dengan sistem pengkondisian udara, setiap lantai memiliki sejumlah sirkuit dengan beberapa pola pencahayaan yang dapat diatur secara individual. *Digital Operated Switches* (DOS) dapat mengatur sistem pencahayaan pada malam hari. Tombol DOS memungkinkan pemakai ruangan mengatur pencahayaan sesuai dengan jam kerja mereka. Sensor pencahayaan alami siang hari (daylight sensor) dapat mengatur pencahayaan suatu ruangan dengan cara mematikan pencahayaan secara bertahap.

Kontrol Pencahayaan

Tidak semua lampu dikontrol oleh Sistem Otomasi Bangunan (SOB), melainkan ada daerah yang tidak dikontrol oleh SOB yaitu daerah yang bukan lantai typical, dimana daerah tersebut dikontrol oleh Main Circuit Breaker (MCB) atau saklar lokal. Rangkaian pencahayaan di daerah yang dikontrol oleh sistem pencahayaan yang berada pada ruangan SOB, diatur sedemikian rupa sehingga setiap pencahayaan disetiap lantai dikontrol oleh dua buah Digital Lighting Controller (DLC). Satu DLC melayani salah satu bagian gedung.

Agar lampu dapat menyala (on) semua saklar (termasuk MCB, Relay Pack, GE Relay dan saklar lokal) harus di matikan (Off). Untuk memastikan bahwa lampu dikontrol dan dimonitor secara benar di ruang SOB, pengawas perlu menjaga main incoming dan MCB agar selalu menyala setiap saat dan penggunaan saklar lampu harus dilakukan lewat DLC.

a) Saklar Lokal

Saklar lokal dapat digunakan oleh tamu hotel untuk menyalakan atau mematikan lampu dalam ruangan tertentu, hanya jika : instruksi bagi lampu untuk menyala harus dimasukkan dulu dari

SOB, baik lewat penjadwalan mingguan, Key Management Box, maupun instruksi manual dari ruangan pengendali SOB kemudian barulah saklar lokal bisa dipakai untuk menyalakan lampu.

b) Kontrol melalui Telepon Input / Output (TIO)

Lampu dapat dinyalakan atau dimatikan dengan memakai TIO yang akan menetapkan kata sandi tertentu bagi pengguna dalam lokasinya di zona kontrol yang bersangkutan. Pengguna hanya perlu memancing nomor telepon TIO, memasukkan kata sandinya, lokasinya, serta menekan “1” untuk menyalakan lampu dan “2” untuk mematikan lampu.

c) Kontrol dengan Key Management Box (KMB)

Lampu disalah satu lantai akan menyala begitu kunci dari KMB membuka pintu dan lampu akan mati begitu pintu ditutup dan dikunci.

e. Sistem komunikasi

Untuk standar internasional bangunan menggunakan Private Address Brand Exchange (PABX) digital modern yang menunjang Integrated Service Data Network (ISDN) yang merupakan paduan dari suara, data dan video, seluruh jaringan kerja di gedung ini benar-benar fleksibel dan dirancang agar dapat disesuaikan dengan perkembangan dimasa yang akan datang. Disamping PABX bangunan juga dilengkapi dengan fasilitas telekomunikasi sebagai berikut :

1) Konferensi jarak jauh (teleconferencing)

Penggunaan sistem ini untuk keperluan konferensi atau rapat dalam jarak jauh, antar kantor, anta kota bahkan antar negara.

2) Telepon kunci multifungsi (multifunction key telephone)

3) Tulisan jarak jauh (telewriting)

Sistem komunikasi tertulis antar kantor, antar kota, antar negara agar dalam waktu yang bersamaan dapat diterima pesan secara

tertulis sehingga dapat mempercepat proses pengambilan keputusan yang diperlukan dalam melakukan kegiatan bisnis.

4) Teleks

Hampir sama dengan telewriting hanya menggunakan metode penggunaan huruf morse atau kode lain.

5) Komunikasi dengan komputer (Personel Computer (PC) Communication)

Sistem ini sangat praktis sehingga akan menghemat waktu dan biaya. Komunikasi antar karyawan (intern) dalam satu kantor maupun kantor lain dapat menggunakan Lokal Area Network (LAN)

6) Faksimili dan Video

Sistem ini juga menghemat waktu dan biaya, dengan faksimili kita dapat mengirim pesan tulisan atau bergambar sedang dengan video dapat mengirim gambar hidup sesuai dengan apa yang direkam.

7) Surat Elektronik (E-Mail)

Dengan sistem ini berita dapat dikirim kapan saja dan dimana saja sehingga tidak bergantung pada situasi dan kondisi. Penerima akan membuka dan membaca kapan saja bila diperlukan.

8) Satelite radio commucation

Sistem ini menawarkan alternatif biaya dan waktu yang lebih hemat karena semua komunikasi akan menggunakan radio dengan memanfaatkan jaringan satelit yang ada.

9) Interkom

Untuk hubungan antar ruang dalam bangunan hotel

10) Tata Suara (Sound System)

Digunakan untuk penyampaian informasi berupa pengumuman kepada pengguna hotel.

f. Sistem penghawaan

1) Penghawaan alami

Sistem penghawaan ini diperoleh dengan memanfaatkan sirkulasi udara yang berasal dari bukaan-bukaan dinding. Selain ini hanya digunakan pada ruangan-ruangan yang tidak membutuhkan pengkondisian udara.

2) Penghawaan buatan

Sistem penghawaan buatan dipakai jika kondisi udara dan ruang tidak memungkinkan penggunaan sistem penghawaan alam, mengingat luasan dari bangunan relatif besar dan tuntutan kenyamanan dari suatu ruangan digunakan sistem penghawaan buatan yang dikenal dengan nama *Air Condition System* (AC).

Alternatif penggunaan sistem penghawaan

a) Sistem AC Unit

1. Keuntungannya

- a. Pemasangan mudah.
- b. Tidak memakai instalasi sehingga hemat biaya.
- c. Dapat diatur langsung oleh pemakai ruang.

2. Kerugiannya

- a. Hanya dapat digunakan pada ruangan yang terbatas.
- b. Tampak kurang estetik dari sudut eksterior.
- c. Menimbulkan suara bising dalam ruangan yang dikondisikan.

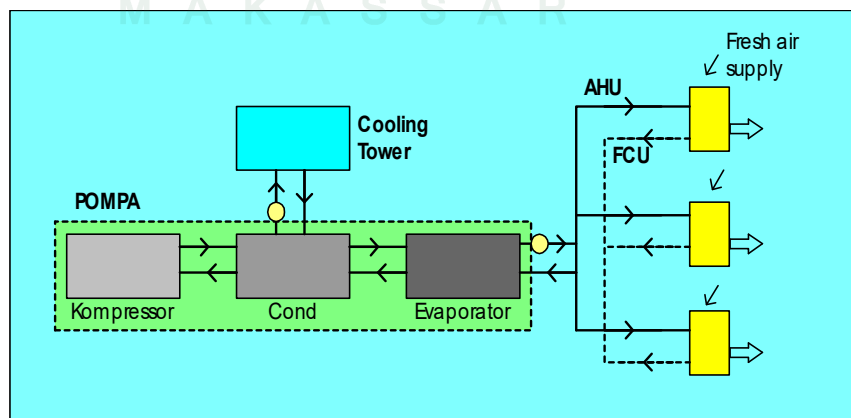
b) Sistem Unit AC Sentral

1. Keuntungannya

- a. Sangat fleksibel dalam perletakan and instalasi.
- b. Pemakaian energi sangat efisien dan daya tahan lebih tinggi.
- c. Pengaturan suhu terpisah.
- d. Memungkinkan dipergunakan dengan desain khusus.

- e. Tidak bising karena kompresor letaknya terpisah/diluar bangunan.
 - 2. Kerugiannya
 - a. Kapasitasnya sedang.
 - b. Tidak efektif dalam bangunan berlantai banyak.
 - c) Sistem AC Sentral
 - 1. Keuntungannya
 - a. Dapat digunakan dalam bangunan berlantai banyak
 - b. Kapasitasnya besar
 - c. Perawatannya lebih mudah dibanding AC Unit
 - d. Efisien dalam pemakaian listrik
 - 2. Kerugiannya
 - a. Mempunyai ruangan khusus dikontrol dalam bangunan tersendiri dengan box sentral
 - b. Menimbulkan getaran, sehingga membutuhkan penyelesaian struktur tersendiri
- Sistem AC sentral dapat dibedakan atas :
- a. Room Unit (Window dan Pakage Unit)
 - b. Control Unit (Chiller Water System)

Untuk bangunan hotel transit hampir semua ruangan menggunakan AC (air condition) sebagai penghawaan buatan dengan sistem sentral (Chiller Water System).



Gambar 5.30 Sistem AC central
(Sumber: laporan perancangan UNHAS, hotel bisnis, 2004)

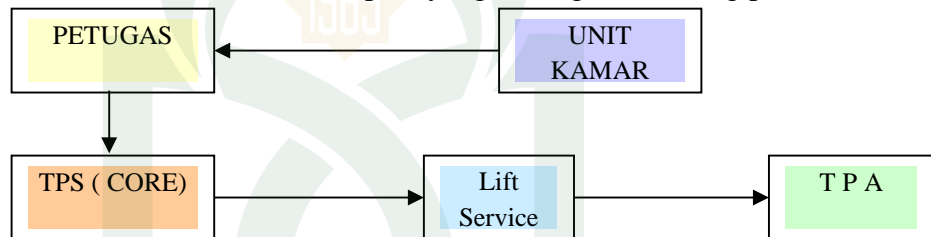
g. Sistem akustik

Konsep akustik pada perancangan hotel ini berusaha meminimalkan gangguan pada aktivitas pelaku. Hal ini diaplikasikan dengan penggunaan material penyerap bunyi (noise) pada elemen dinding, plafond dan lantai pada ruangan hotel yang potensial menimbulkan gangguan bunyi.

h. Sistem pembuangan sampah

1) Sampah kotor dan kering

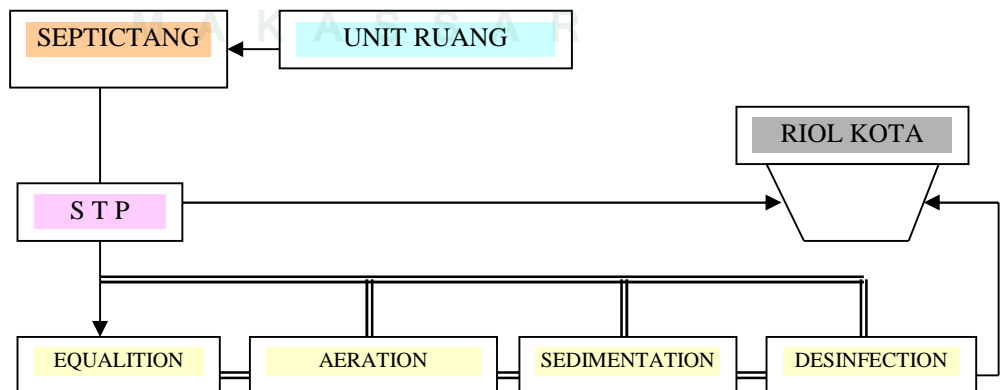
Sampah kering berupa bekas makanan, puntung rokok, kertas, plastic dan lain-lain yang berasal dari tiap ruangan dikumpulkan menjadi satu disetiap lantai kemudian dibuang oleh petugas kebersihan melalui shaf sampah yang dibungkus kantong plastic



Skema 5.3 sistem Distribusi pembuangan sampah

2) Disposol padat

Disposol padat yang berasal dari kamar mandi ditiap lantai dialirkan melalui pipa dalam plumbung shaft lalu disalurkan ke septicktank dan selanjutnya ke STP setelah mengalami proses peresapan air kotor yang dihasilkan dibuang ke roil kota.



Skema 5.4 Distribusi pembuangan disposol padat

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Sulawesi Selatan 2011. *Makassar Dalam Angka 2010*. Makassar. 2010
- Badan Pusat Statistik Sulawesi Selatan 2011. *Makassar Dalam Angka 2011*. Makassar. 2011
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta. 2002
- Hartono Poerbo, M. Arch, Ir. *Utilitas Bangunan*. Penerbit Djambatan. Jakarta. 2002
- Neufert, Ernest. *Data Arsitek Jilid I Edisi 2*. Penerbit Erlangga. Jakarta. 1990
- *Data Arsitek Jilid II Edisi 33*. Penerbit Erlangga. Jakarta. 2002
- Panero, Julios dan Martin Zelink. Penerjemah Djoeliana Kurniawan. *Dimensi Manusia dan Ruang Interior*. Cet. 1. Penerbit Erlangga. Jakarta. 2003
- Ruters, Walter A and Martin Richard H, Panner. *Hotel Planning And Design*. The Architecture Press. London. 1985
- Satwiko, Prasasto. *Fisika Bangunan*. Penerbit Andi. Yogyakarta. 2004
- SK Menparpostel (Nomor: KM 34/ HK 103/ MPPT). 1987
- SK Menteri Perhubungan R.I (Nomor: PM 10/ PW- 301/Phb. 77). 1977
- Suliyastyono, Agus. *Hotel Propertior Act*. Manajemen Penyelenggaraan Hotel. 1999
- Sunusi, Nur Azmi. "Hotel Bisnis Internasional Bintang Lima di Makassar". Skripsi Sarjana, Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar, 2004
- Suparlan. *Mencerdaskan Kehidupan Bangsa dari Konsepsi sampai dengan Implementasi*. Yogyakarta: Hikayat, 2004.
- Suwithi, Ni Wayan. *Pengantar Industri Akomodasi dan Restoran*. Lembaga Penerbit fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta. 1999

www.wikipedia.com

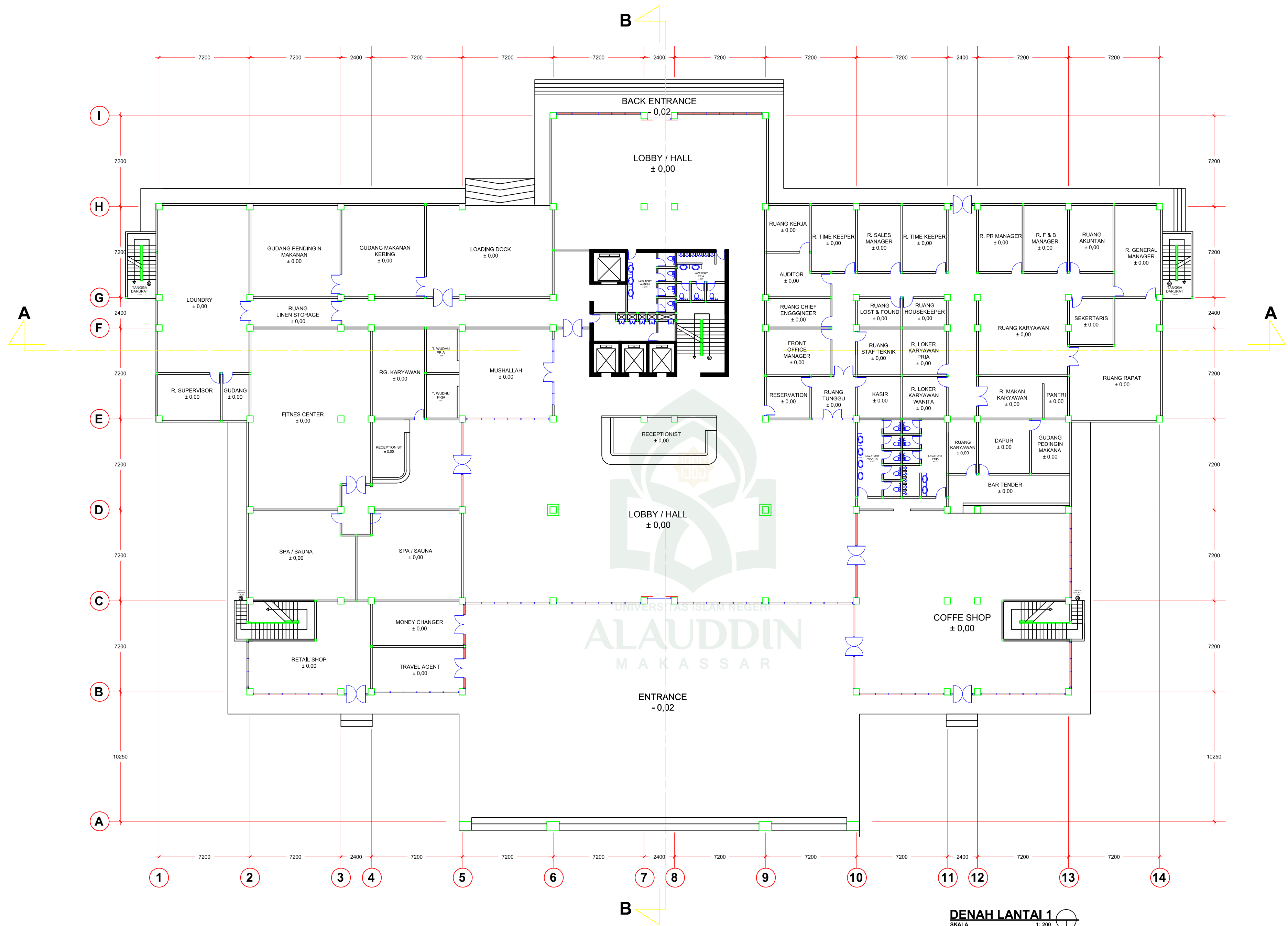
www.makassar.com

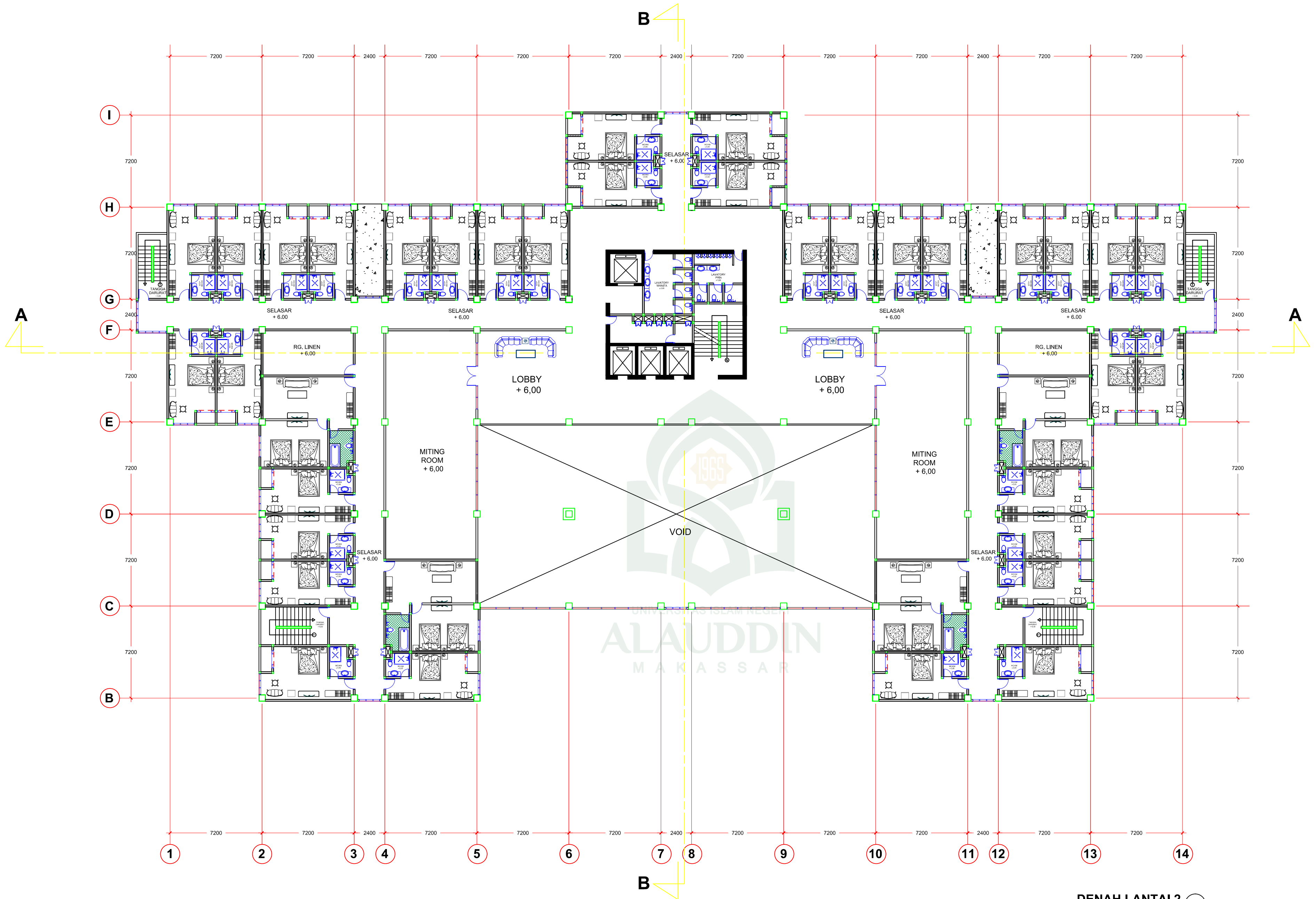
www.hasanuddin-airport.com

<http://www.total.or.id/info.php?kk=international> *Kamus*

<http://dadank22.blogspot.com/2008/11/sejarah-sultan-hasanuddin.html>







DENAH LANTAI 2
SKALA 1: 200



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM

MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR

HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

PEMBIMBING

I : Taufik Arfan, ST., MT
II : Irma Rahayu, S.T., M.T

PENGUJI

I : Fahmyddin A'raaf Tauhid, ST., M.Arch
II : Burhanuddin, ST., MT
III : Dr. Moh. Sabri Ar. M.Ag

GAMBAR

DENAH LT. 2

SKALA

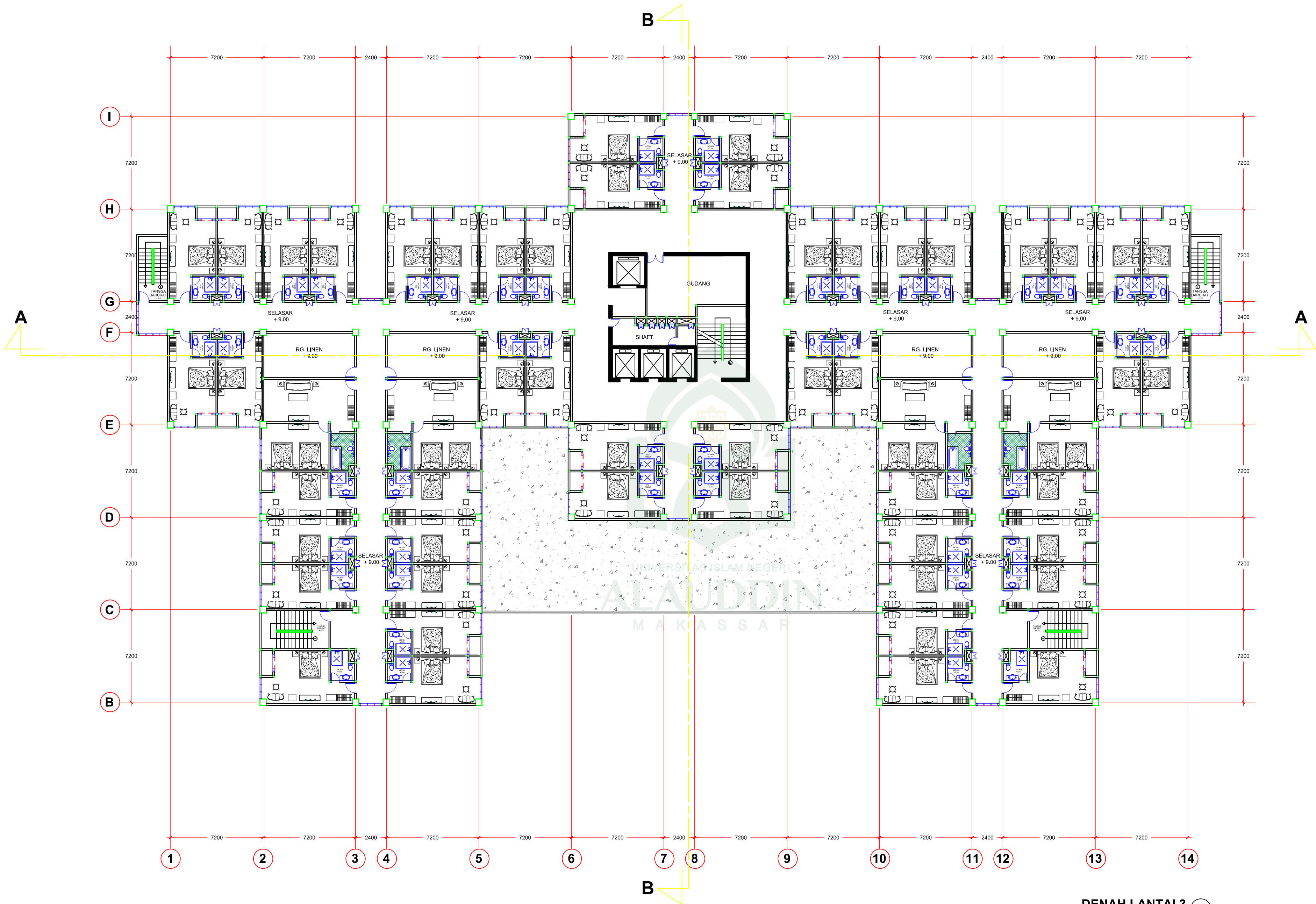
1 : 200

N.O.L.B.R

J.M.L.L.B.R

TTD

KET



DENAH LANTAI 3
SKALA 1:200



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

**UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012**

MAHASISWA/NIM

**MUH HADIYATMA
601.001.06.038**

JUDUL TUGAS AKHIR

**HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR**

PEMBIMBING

I : Taufik Arfan, ST., MT
II : Irma Rahayu, S.T., M.T

PENGUJI

I : Fahmyddin A'raaf Tauhid, ST., M.Arch
II : Burhanuddin, ST., MT
III : Dr. Moh. Sabri Ar. M.Ag

GAMBAR

DENAH LT 3

SKALA

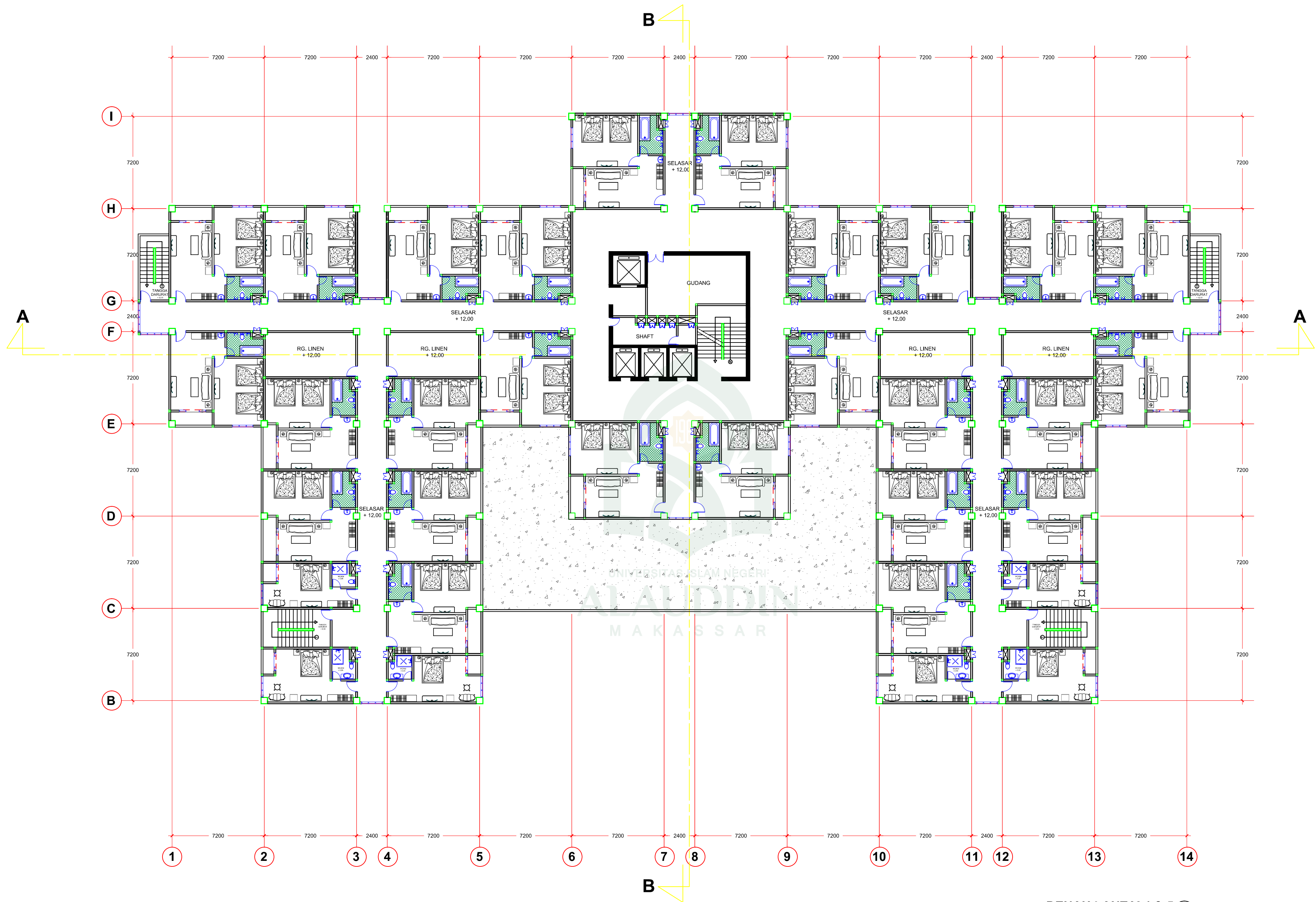
1 : 200

NOLBR

JML LBR

TTD

KET



DENAH LANTAI 4 & 5
SKALA 1:200



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM
MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR
HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

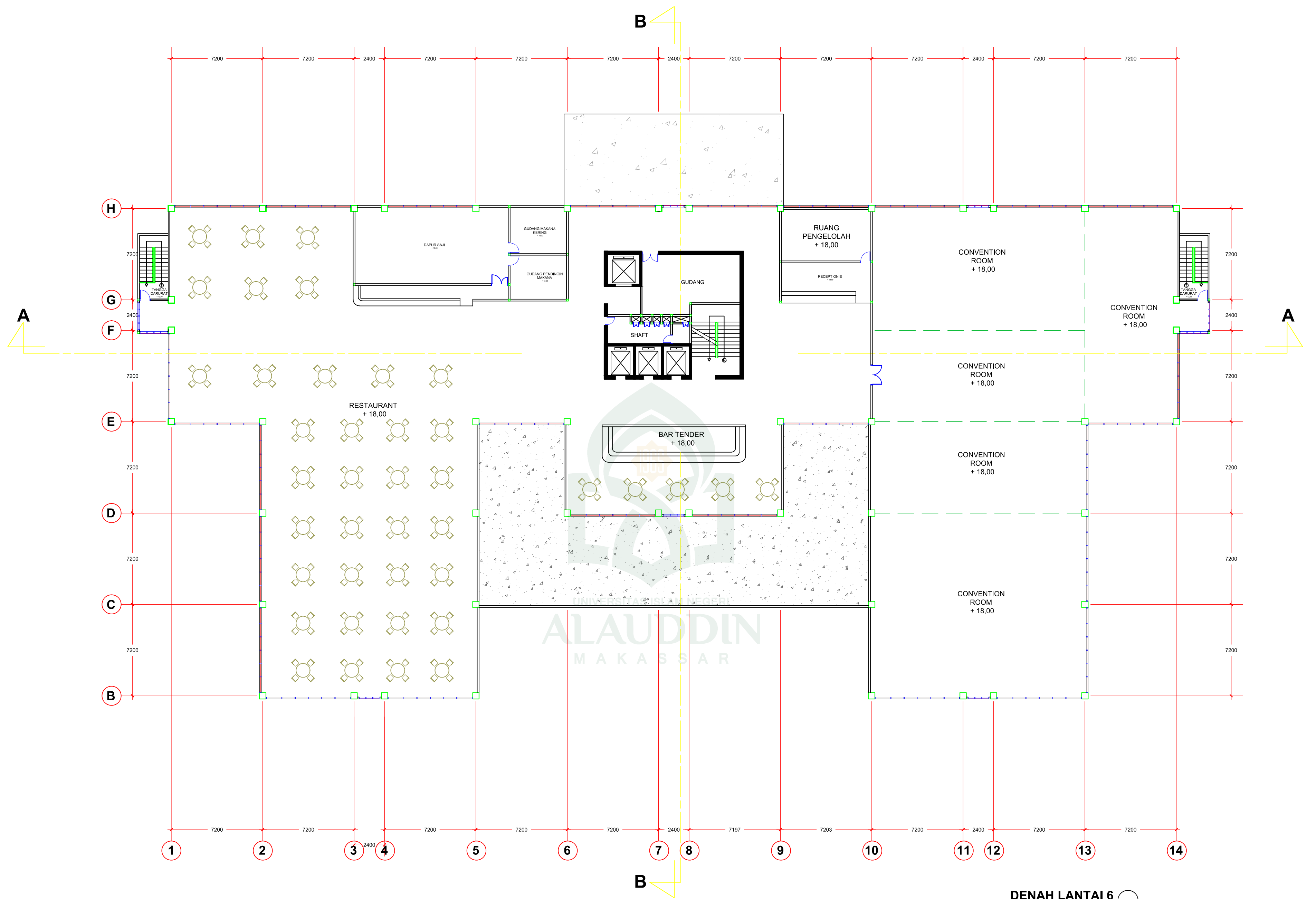
PEMBIMBING
I : Taufik Arfan, ST., MT
II : Irma Rahayu, S.T., M.T

PENGUJI
I : Fahmyddin A'raaf Tauhid, ST., M.Arch
II : Burhanuddin, ST., MT
III : Dr. Moh. Sabri Ar. M.Ag

GAMBAR
DENAH LT. 4 & LT 5

SKALA
1:200

N.O.LBR	JML.LBR	TTD	KET



DENAH LANTAI 6
SKALA 1: 200



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM
MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR
HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

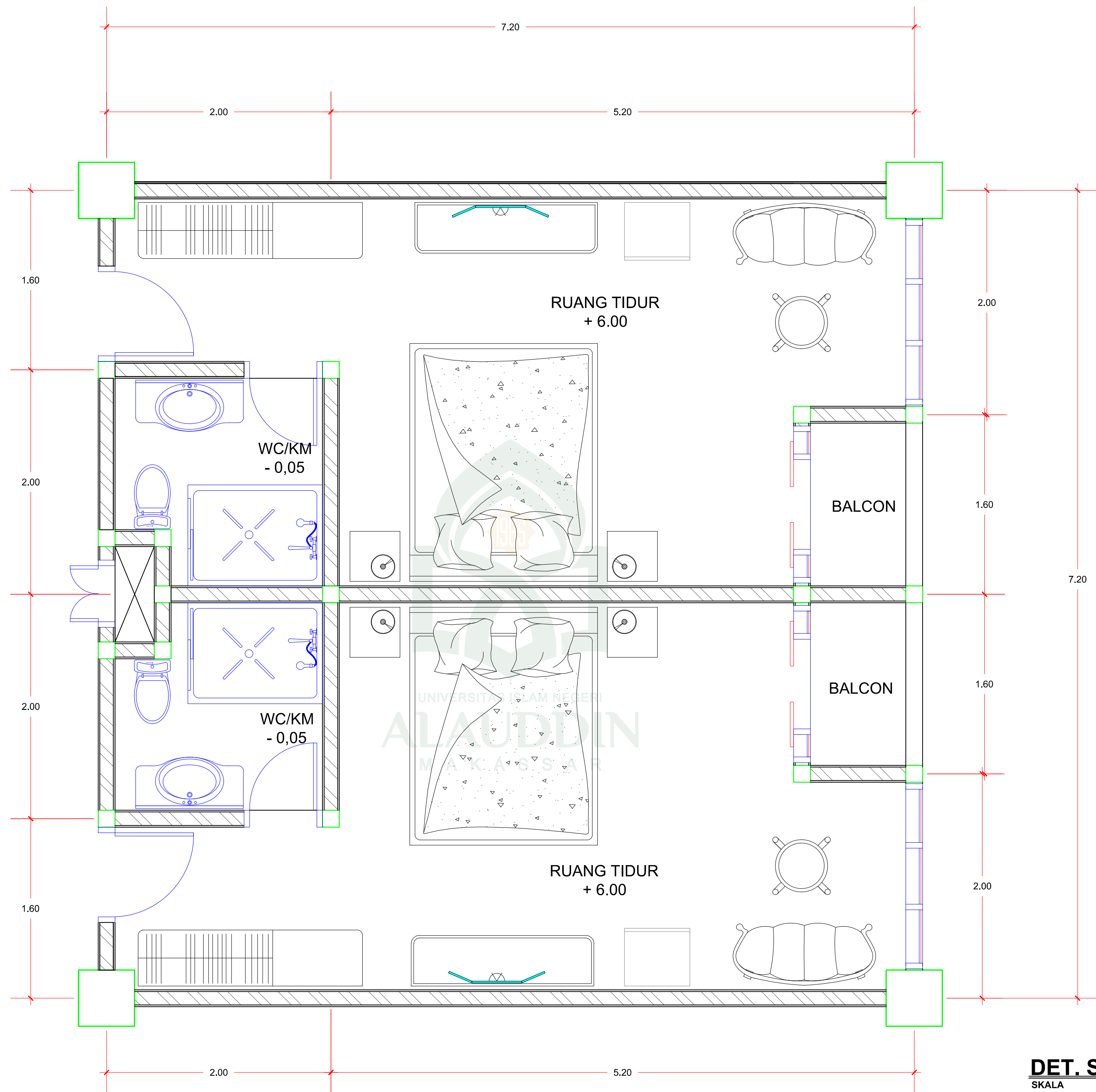
PEMBIMBING
I : Taufik Arfan, ST., MT
II : Irma Rahayu, S.T., M.T

PENGUJI
I : Fahmyddin A'raaf Tauhid, ST., M.Arch
II : Burhanuddin, ST., MT
III : Dr. Moh. Sabri Ar. M.Ag

GAMBAR
DENAH LT. 6

SKALA
1 : 200

N.O.LBR	JML.LBR	TTD	KET



DET. STANDAR ROOM
SKALA 1: 5



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM

MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR

HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

PEMBIMBING

I : TAUFIK ARFAN, ST., MT
II : IRMA RAHAYU, S.T., M.T

PENGUJI

I : FAHMYDDIN A'RAAF TAUHID, ST., MARCH
II : BURHANUDDIN, ST., MT
III : Muh. Sabri Ar. M.Ag

GAMBAR

DET. STANDAR ROOM

SKALA

1 : 5

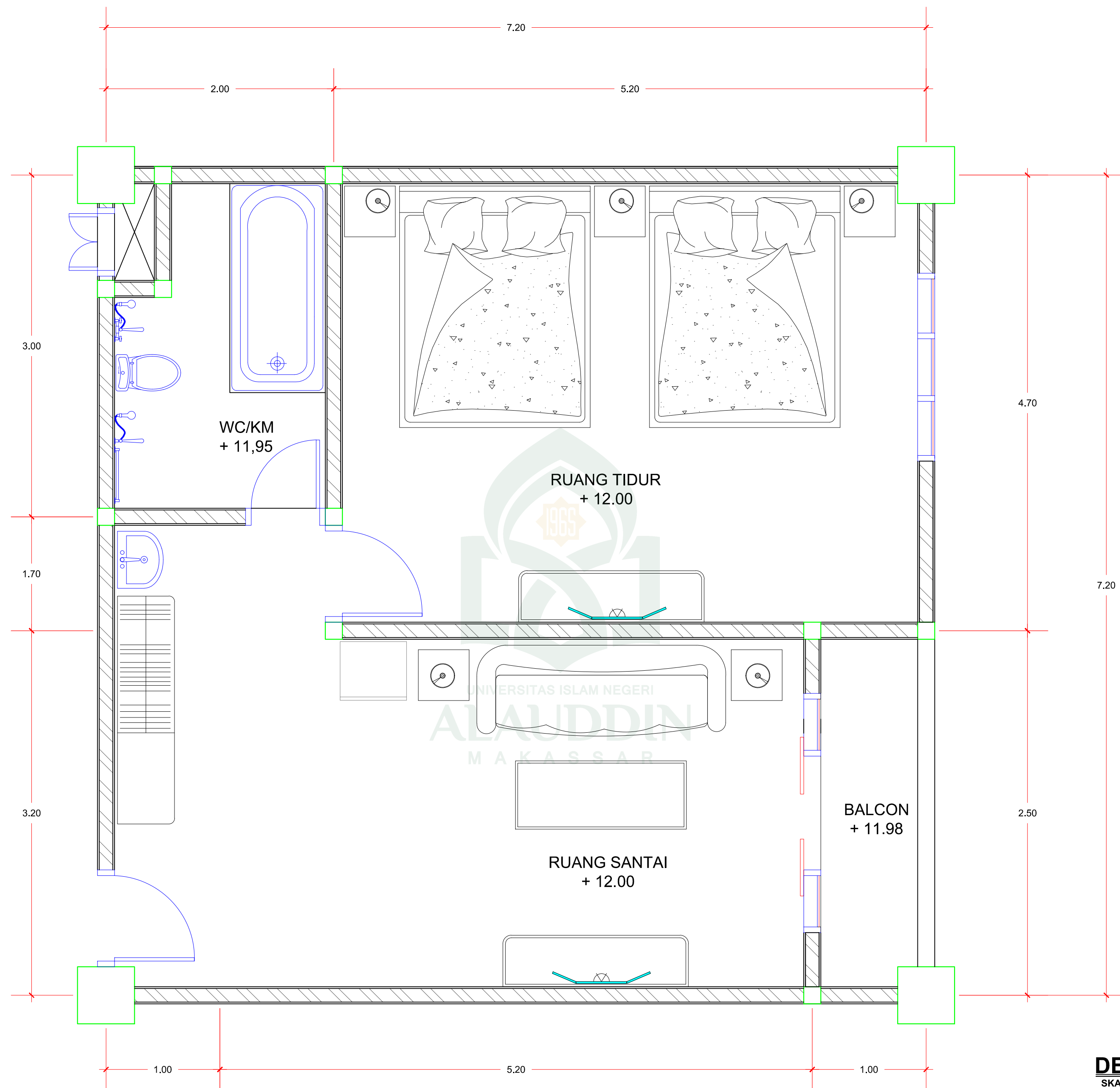
NO. LBR

12

JML. LBR

TTD

KET



DET. SUITE ROOM
SKALA 1:5



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM
MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR
HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

PEMBIMBING
I : TAUFIK ARFAN, ST., MT
II : IRMA RAHAYU, S.T.,M.T

PENGUJI
I : FAHMYDDIN A'RAAF TAUHID, ST., MARCH
II : BURHANUDDIN, ST., MT
III : Muh. Sabri Ar. M.Ag

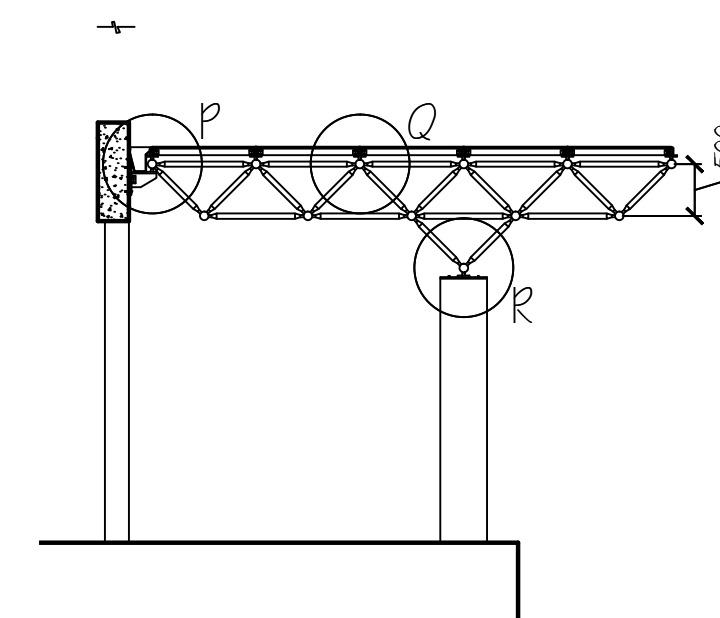
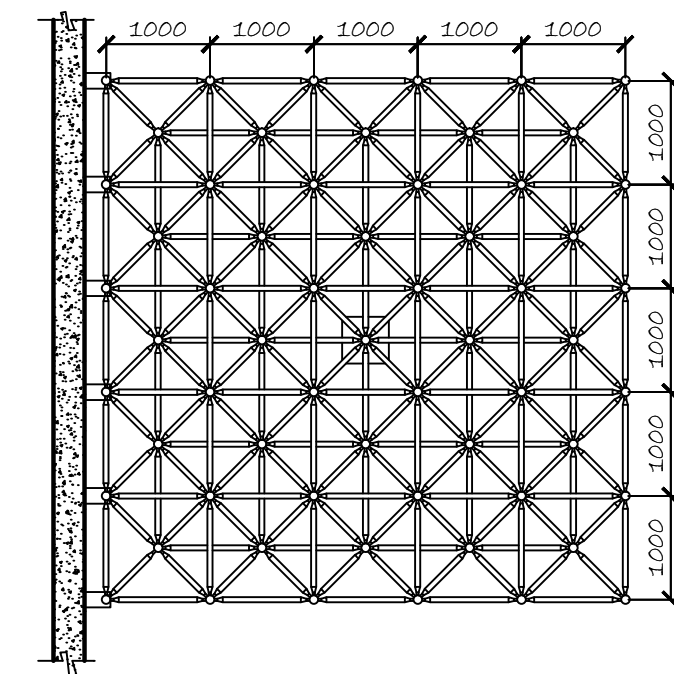
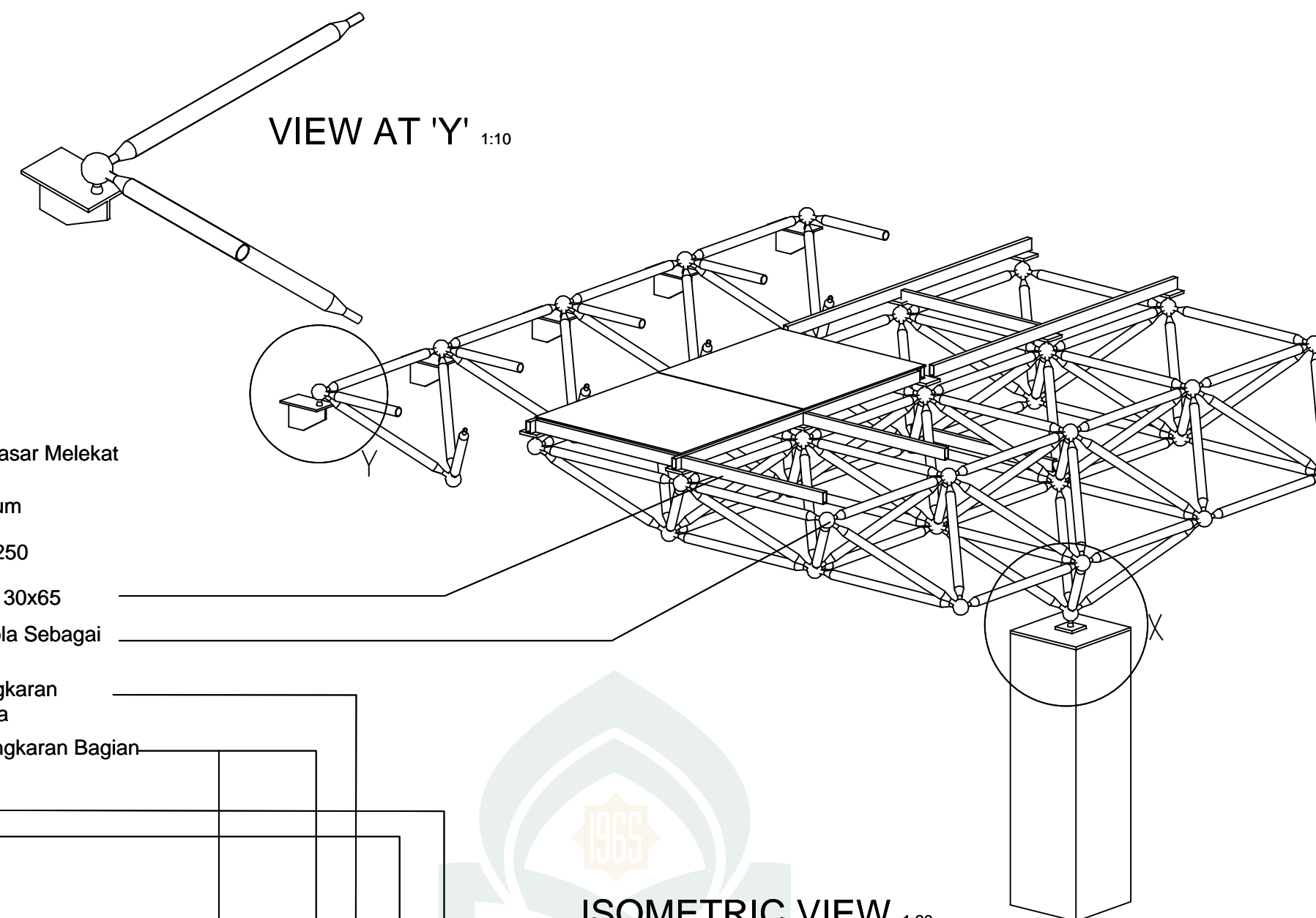
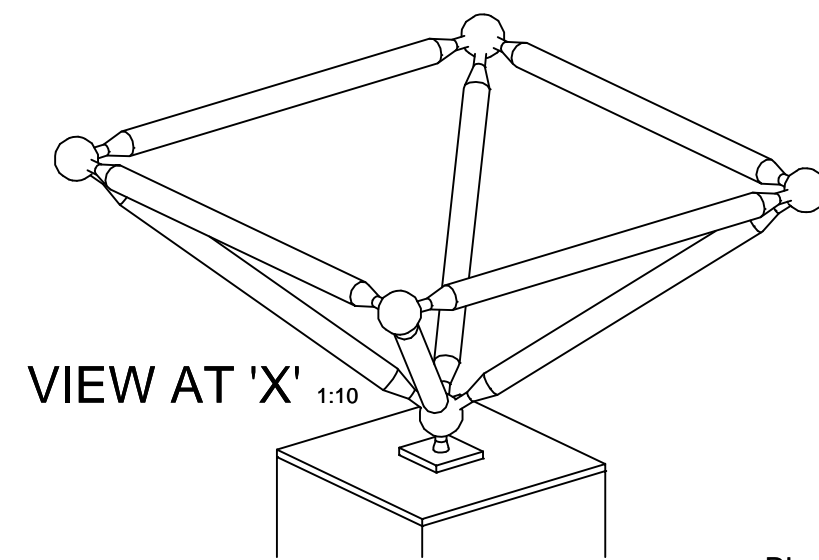
GAMBAR
DET. SUITE ROOM

SKALA
1:5

NO.LBR
13

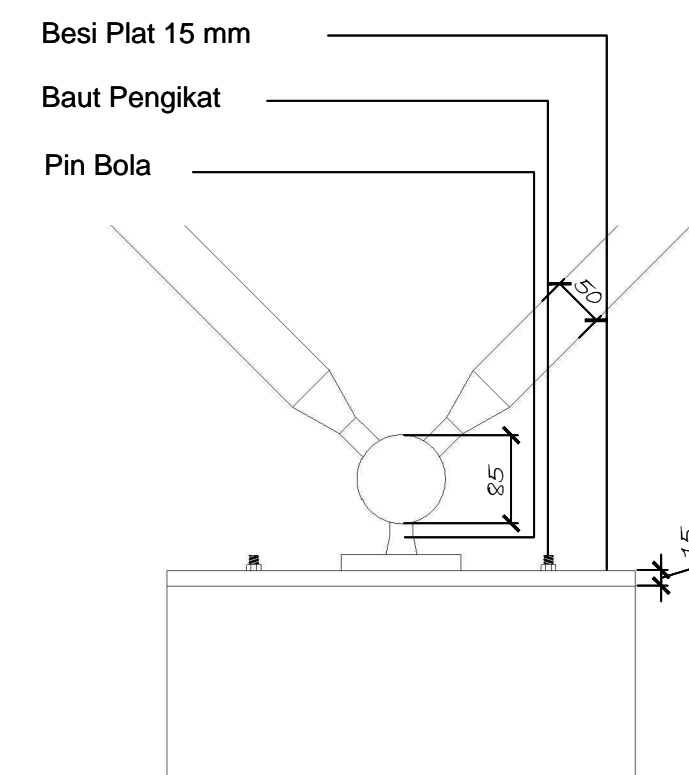
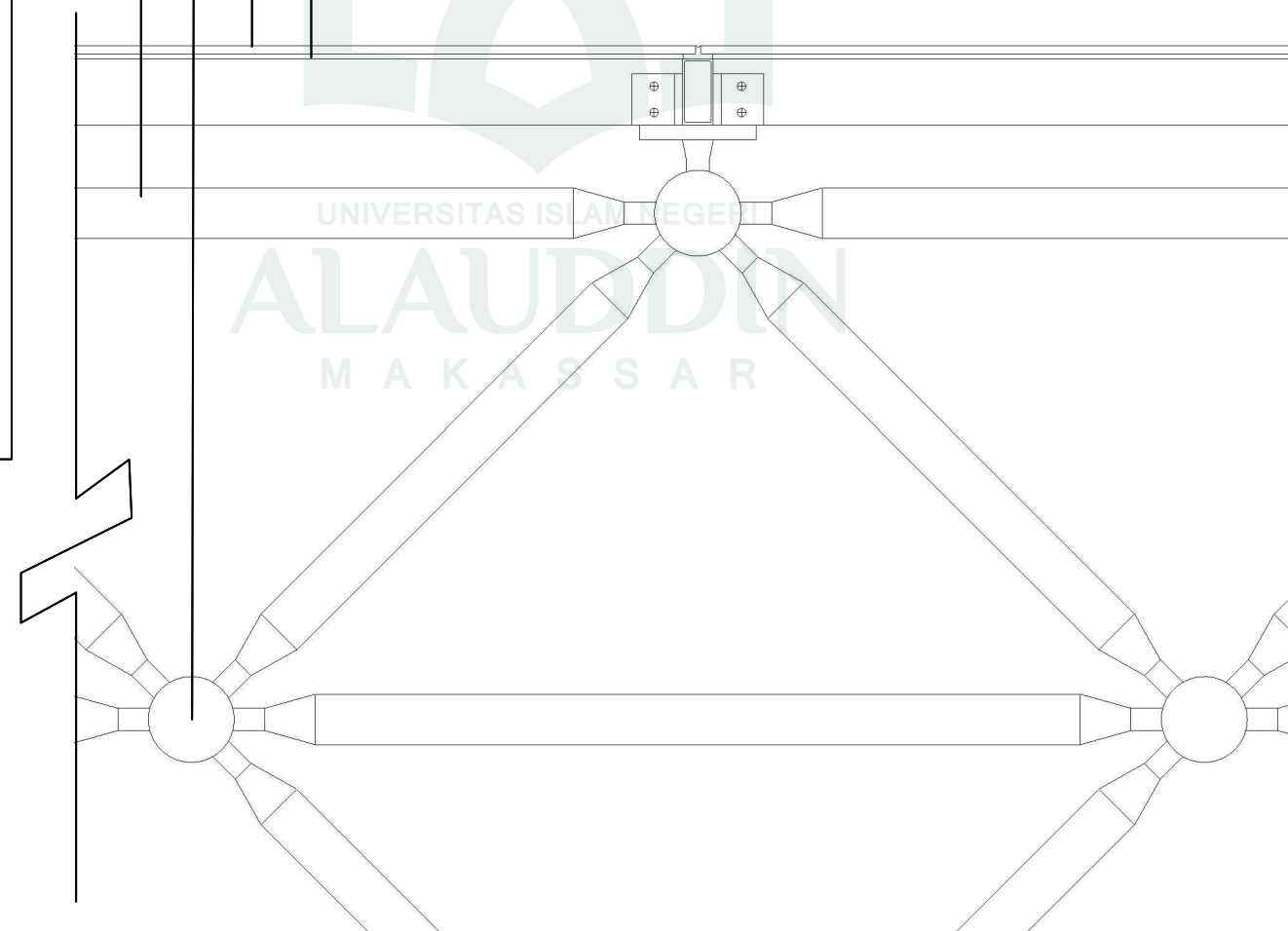
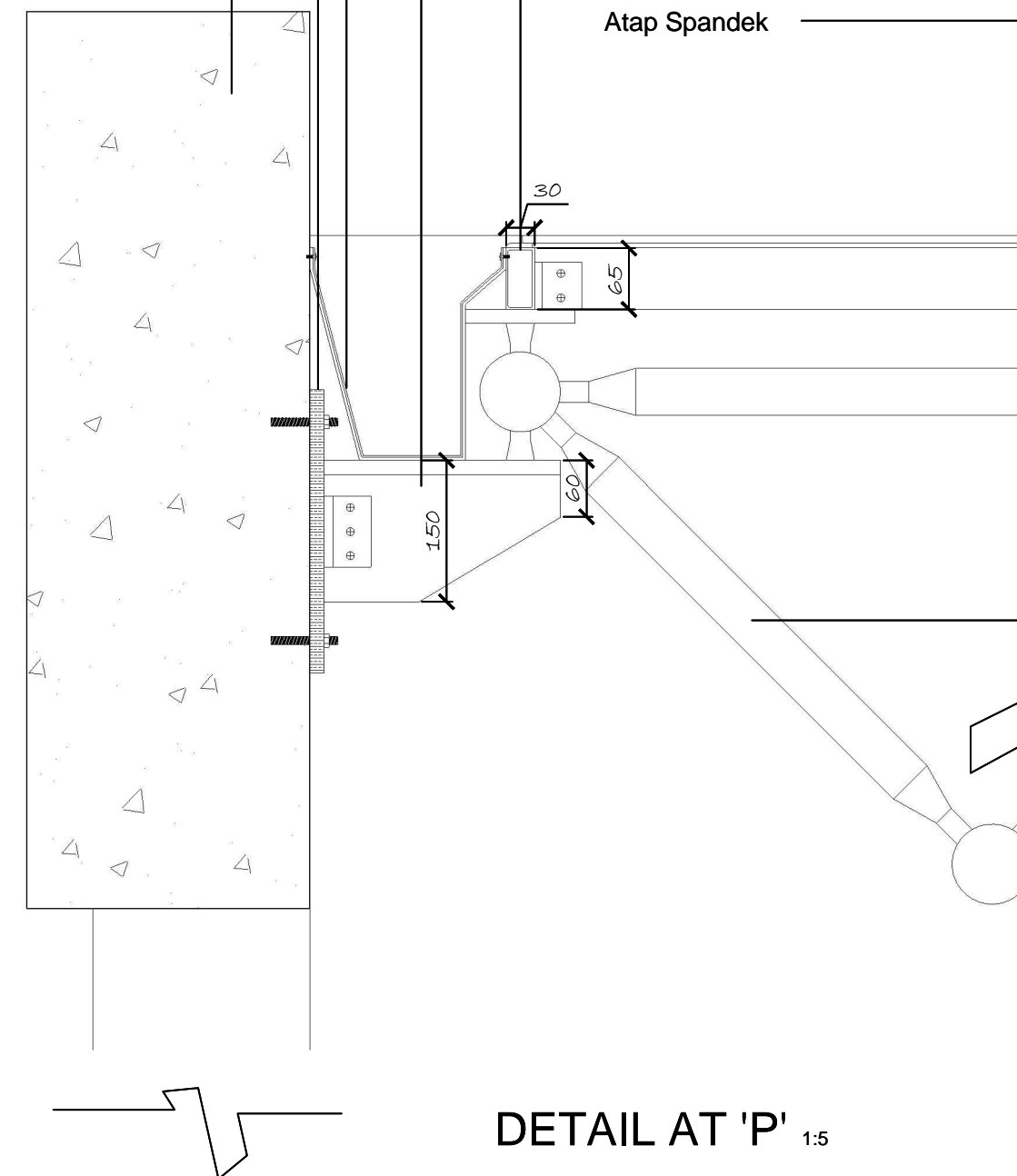
JML.LBR
TTD

KET



- Ring Ball 30 x 70
- 15 mm m.s. Pelat Dasar Melekat ke Balok
- Talang Air Alumunium
- Plat Penahan 150X250
- Gording Alumunium 30x65
- 85 mm Diameter Bola Sebagai Pengikat
- 50 mm diameter lingkaran sebagai kabel utama
- 50 mm Diameter Lingkaran Bagian Untuk Memperkuat
- Insulasi Panas
- Atap Spandek

ISOMETRIC VIEW 1:20



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsl Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM

MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR

HOTEL TRANSIT BANDARA INTERNASIONAL
SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

PEMBIMBING

I : Taufik Arfan, ST., MT
II : Irma Rahayu, ST., MT

PENGUJI

I : Fahmyddin A'raaf Tauhid, ST., M.Arch
II : Burhanuddin, ST., MT
III : Dr. Moh. Sabri Ar. M.Ag

GAMBAR

DETAIL

SKALA

1 : 5

NO. LBR

13

JML. LBR

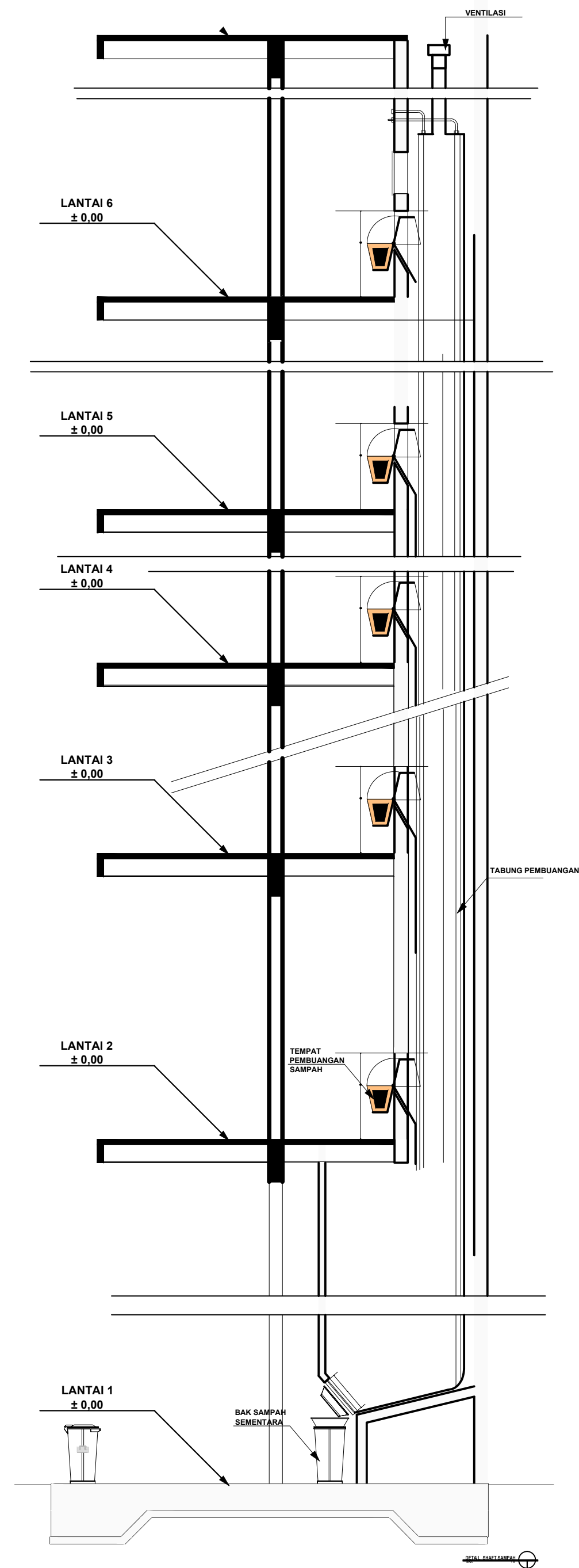
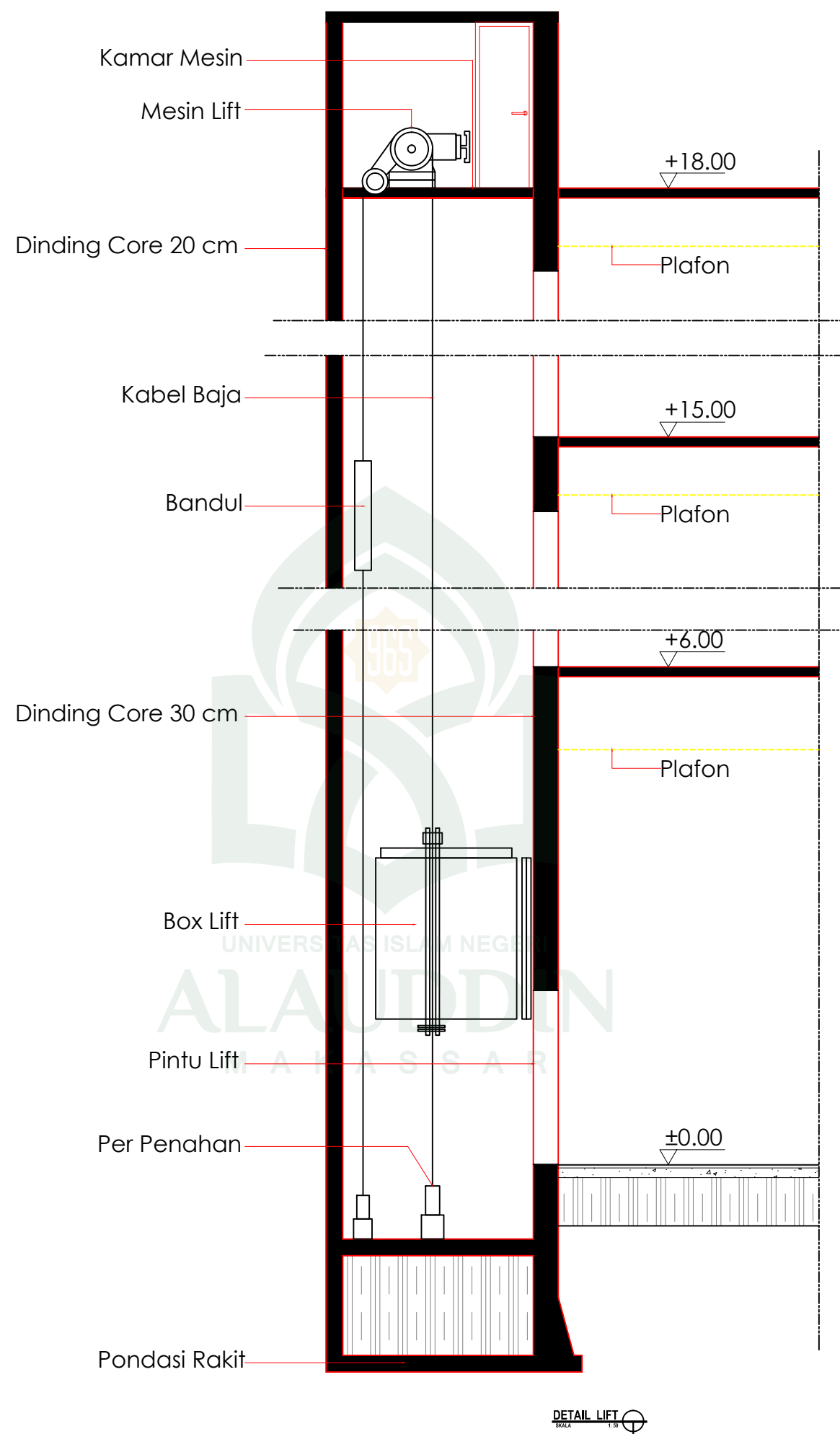
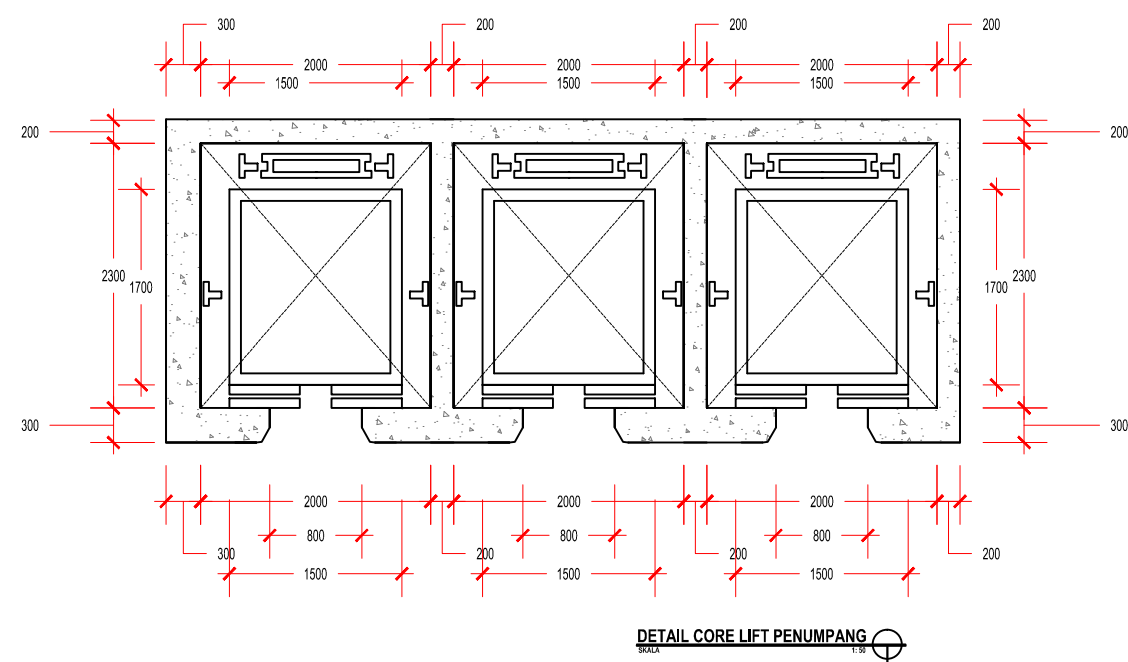
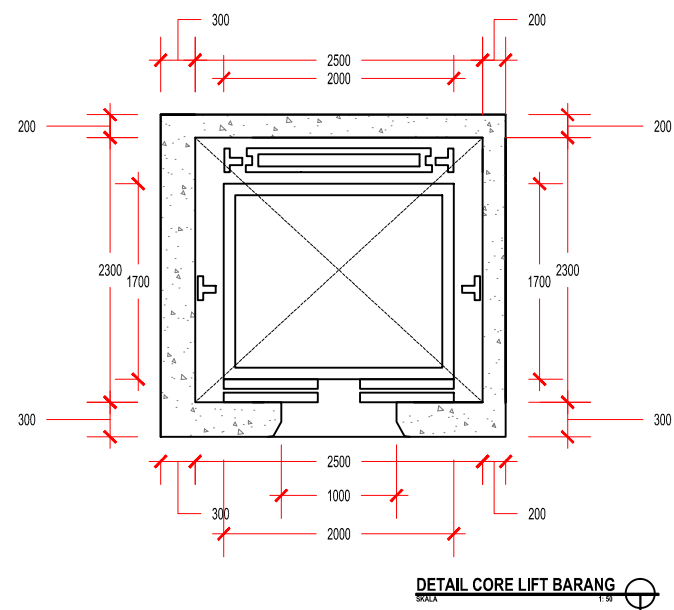
13

TTD

13

KET

13



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa, Telp/Fax:
0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM

MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR

HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR

PEMBIMBING

I : TAUFIK ARFAN, ST., MT
II : IRMA RAHAYU, S.T., M.T

PENGUJI

I : FAHMYDDIN A'RAAF TAUHID, ST., MARCH
II : BURHANUDDIN, ST., MT
III : Muh. Sabri Ar. M.Ag

GAMBAR

DETAIL

SKALA

1 : 50

NOLBR

10

JML.LBR

10

TTD

10

KET

10



TAMPAK SAMPING KANAN

	UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI JURUSAN ARSITEKTUR Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 38 Samata-Uowa Telp/Fax: 0411-8221400 Facebook: AdmArsi Unalauddin, e-mail: arsuinalauddin@yahoo.com	UJIAN SARJANA PERIODE VII SEMESTER AKHIR-2011/2012	MAHASISWA/NIM	JUDUL TUGAS AKHIR	PEMBIMBING	PENGLUJI	GAMBAR	SKALA	NOLBR	JMLLBR	TTC	KET
			MUH. HADIYATMA 601.001.06.038	HOTEL TRANSIT BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR	I : TAUFIK ARFAN, S.T., M.T II : Irma Rahayu, S.T., M.T	I : Fahmyddin Arasif Tauhid, S.T., M'Arch II : Burhanuddin, S.T., M.T III : Dr. Moh. Sabri Az. M.Ag	PERSPEKTIF					



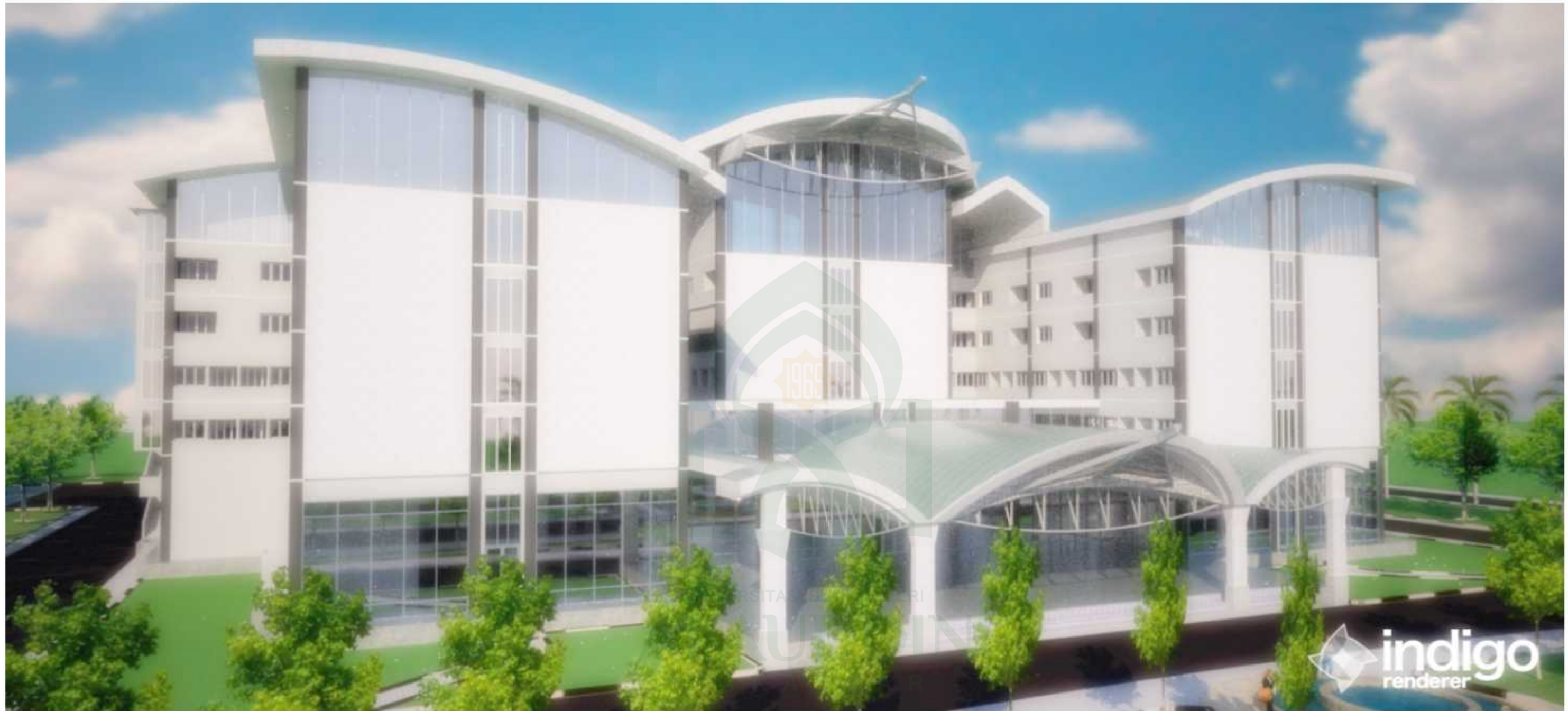
TAMPAK BELAKANG

			MAHASISWA/NIM	JUDUL TUGAS AKHIR	PEMBIMBING	PENGUJI	GAMBAR	SKALA	NOLBR	JML LBR	TTC	KET
			MUH. HADIYATMA 601.001.06.038	HOTEL TRANSIT BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR	I : TAUFIK ARFAN, S.T., MT II : Irma Rahayu, S.T., M.T	I : Rahmyddin Arsaif Taubid, S.T., M.Arch II : Burhanuddin, S.T., M.T III : Dr. Moh. Sabri Ar. M.Ag	PERSPEKTIF					




UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 38 Samata-Gowa.
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
araulauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012



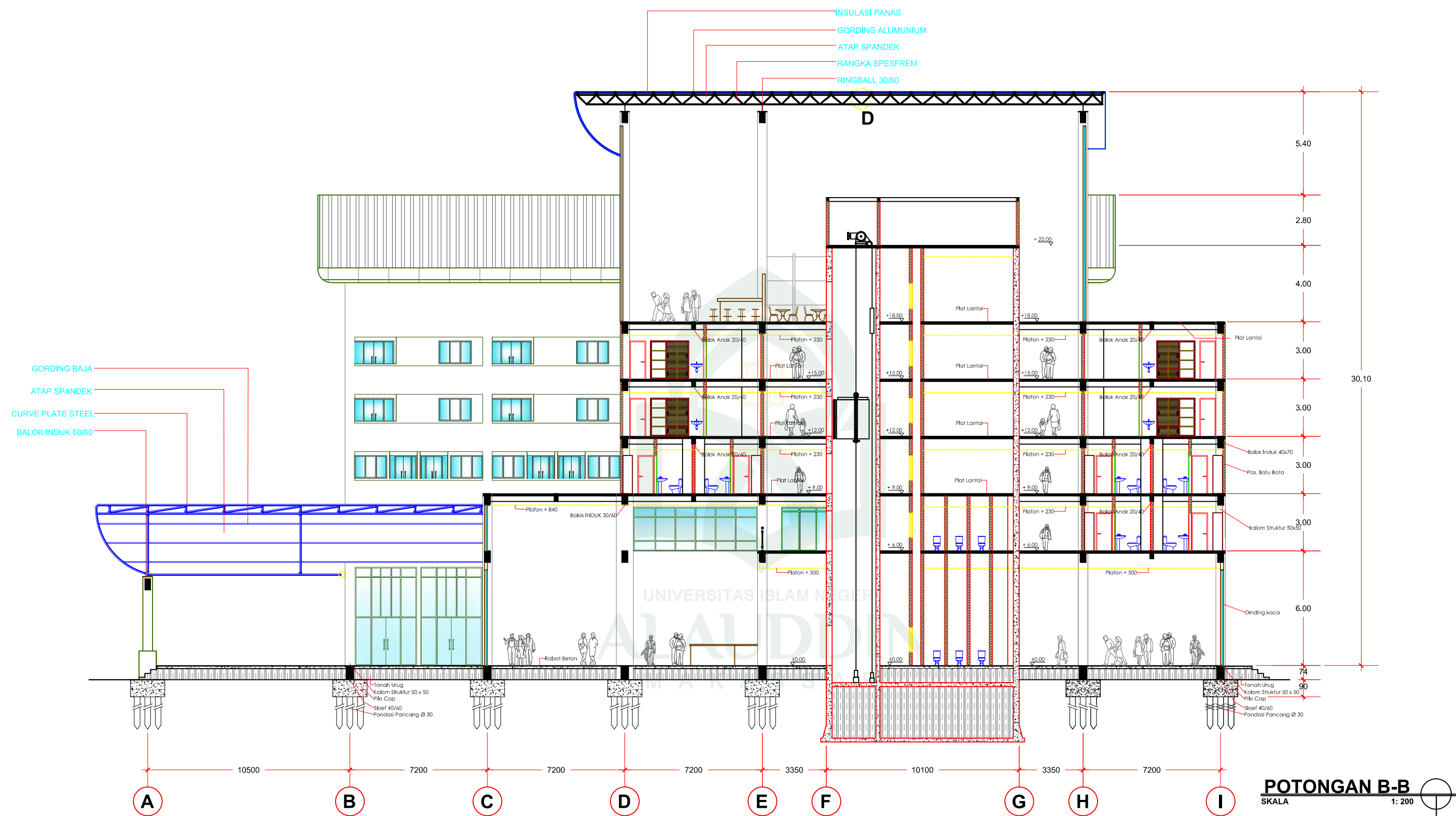
TAMPAK DEPAN

	UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI JURUSAN ARSITEKTUR Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa, Telp/Fax: 0411-6221400 Facebook: Adin A'si Unalsuddin, g-mail: asinunalsuddin@yahoo.com	UJIAN SARJANA PERIODE VII SEMESTER AKHIR-2011/2012	MAHASISWA/KIM	JUDUL TUGAS AKHIR	PEMBIMBING	PENGUJI I	GAMBAR	SKALA	NO. LBR	JML. LBR	TTD	KET
			MUH. HADIYATMA 601.001.06.038	HOTEL TRANSIT BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR	I : TAUFIK ARFAN, S.T., M.T II : Irma Rahayu, S.T., M.T	I : Fahmyddin A'raef Tauhis, S.T., M'Arch II : Burhanuddin, S.T., MT III : Dr. Moh. Sabri Ar, M.Ag	PERSPEKTIF					



TAMPAK SAMPING KIRI

	UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI JURUSAN ARSITEKTUR Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 38 Samata-Gowa Telp/Fax: 0411-8221400 Facebook: AdmArsi Unalauddin, e-mail: arsuinalauddin@yahoo.com	UJIAN SARJANA PERIODE VII SEMESTER AKHIR-2011/2012	MAHASISWA/NIM MUH. HADIYATMA 601.001.06.038	JUDUL TUGAS AKHIR HOTEL TRANSIT BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR	PEMBIMBING I : TAUFIK ARFAN, S.T., MT II : Irma Rahayu, S.T., MT	PENGLUJI I : Fahmyddin Arsal Taulid, S.T., M'Arch II : Burhanuddin, S.T., M.T III : Dr. Moh. Sabli Ar, M.Aq	GAMBAR PERSPEKTIF	SKALA	NO. LBR	JML. LBR	TTE	KET
--	---	--	---	---	--	--	--------------------------	-------	---------	----------	-----	-----



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM

MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR

HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

PEMBIMBING

I : Taufik Arfan, ST., MT
II : Irma Rahayu, S.T., M.T

PENGUJI

I : Fahmyddin A'raaf Tauhid, ST., M.Arch
II : Burhanuddin, ST., MT
III : Dr. Moh. Sabri Ar, M.Ag

POTONGAN B-B

SKALA
1 : 200

NOLBR JML.LBR TTD KET



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM

MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR

HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

PEMBIMBING

I : TAUFIK ARFAN, ST., MT
II : IRMA RAHAYU, S.T., M.T

PENGUJI

I : FAHMYDDIN A'RAAF TAUHID, ST., MARCH
II : BURHANUDDIN, ST., MT

GAMBAR

SITE PLAN

SKALA

1 : 500

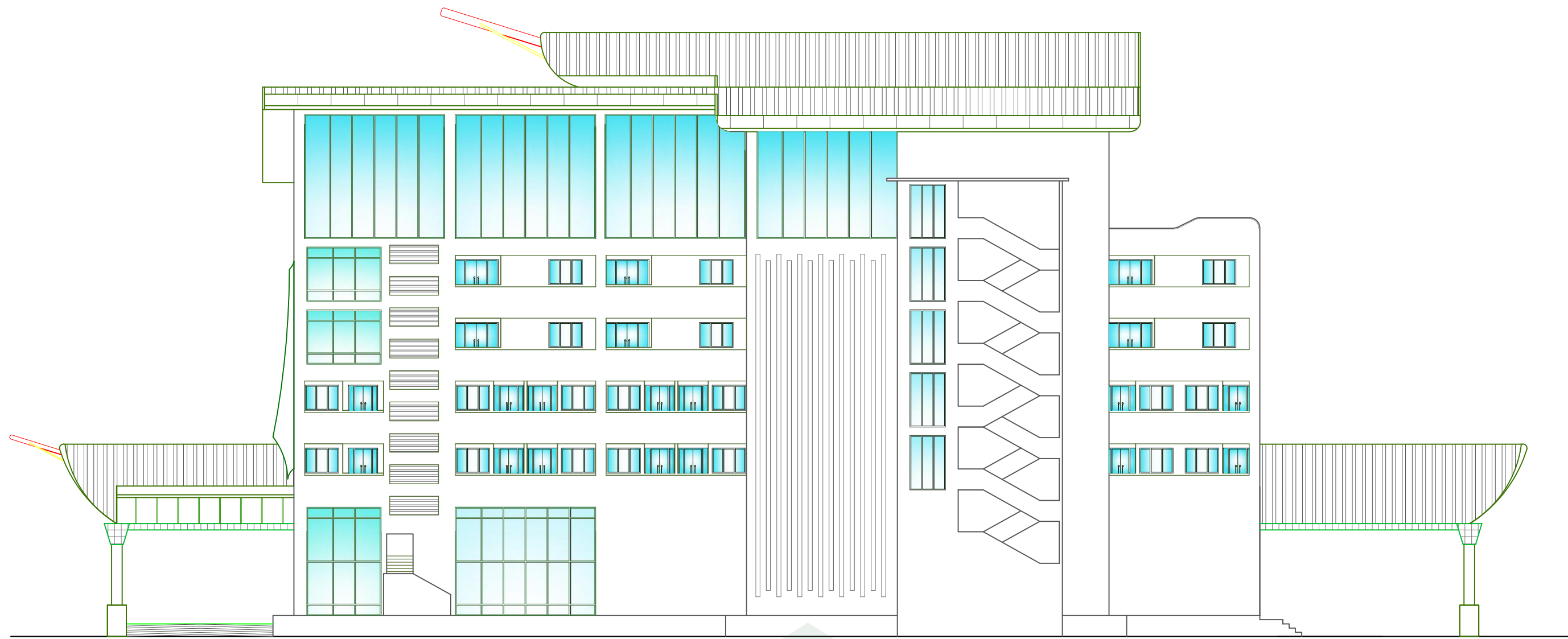
NO. LBR

1

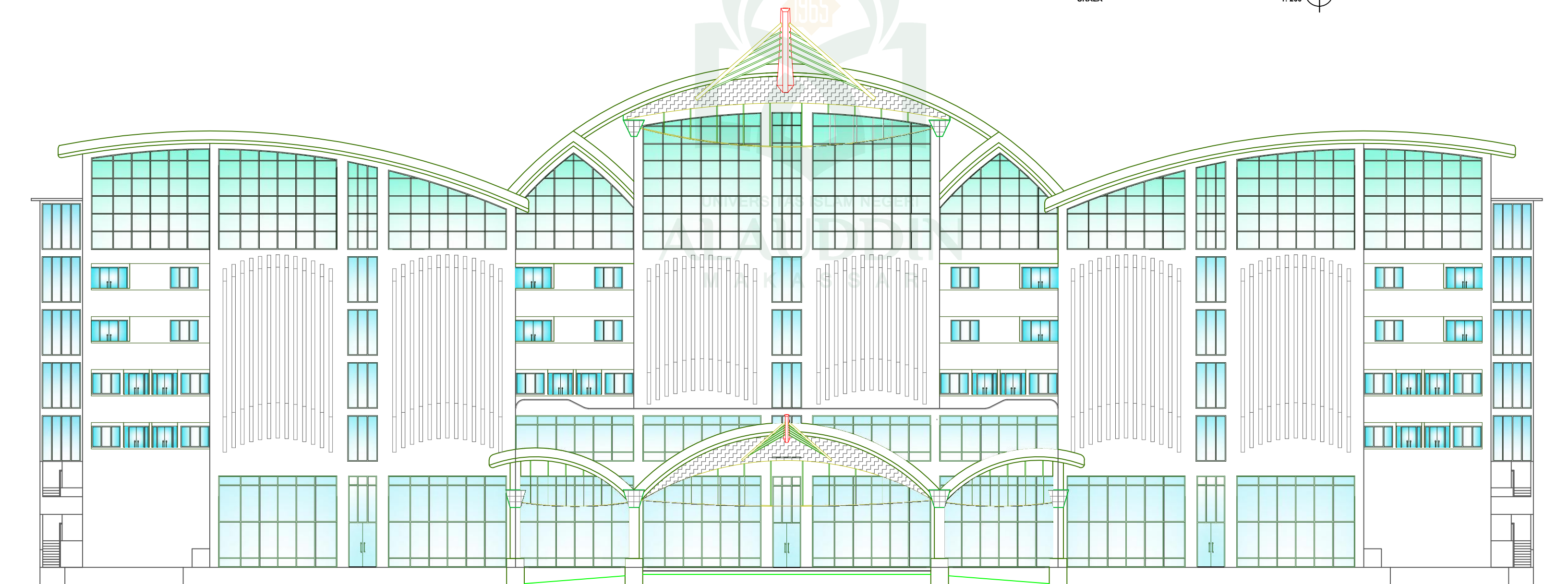
JML. LBR

TTD

KET



TAMPAK SAMPING KANAN
SKALA 1:200



TAMPAK DEPAN
SKALA 1:200



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM

MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR

HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

PEMBIMBING

I : Taufik Arfan, ST., MT
II : Irma Rahayu, S.T., M.T

PENGUJI

I : Fahmyddin A'raaf Tauhid, ST., M.Arch
II : Burhanuddin, ST., MT
III : Dr. Moh. Sabri Ar, M.Ag

GAMBAR

TAMPAK DEPAN
&
SAMPING KANAN

SKALA

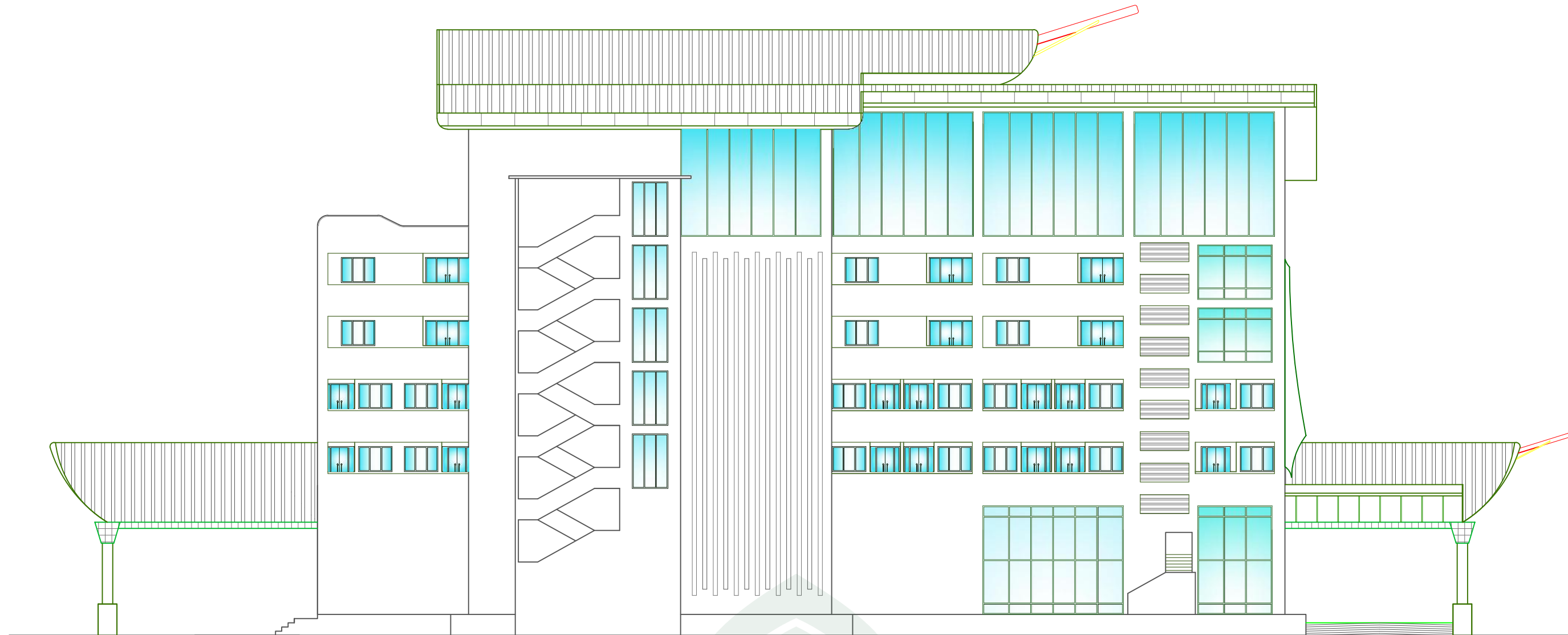
1 : 200

NO.LBR

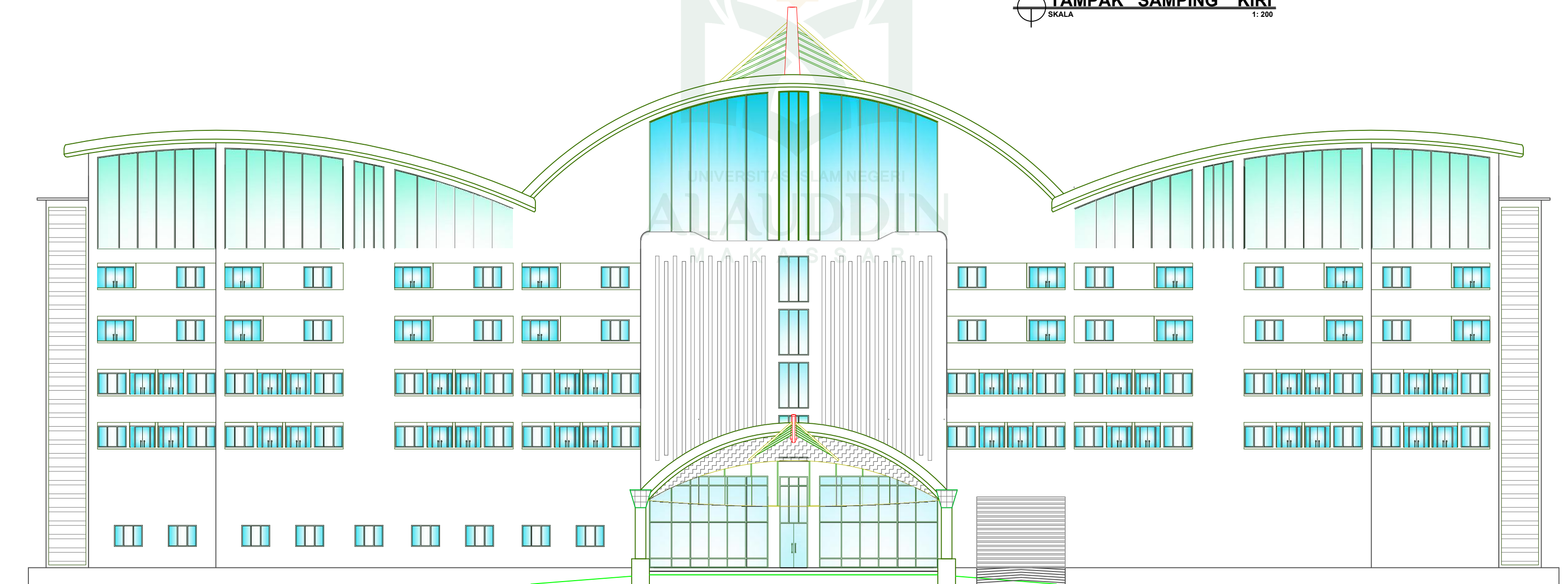
JML.LBR

TTD

KET



TAMPAK SAMPING KIRI
SKALA 1: 200



TAMPAK BELAKANG
SKALA 1: 200



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
JURUSAN ARSITEKTUR
Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata-Gowa,
Telp/Fax: 0411-8221400
Facebook: AdmArsi Uinalauddin, e-mail:
arsiuinalauddin@yahoo.com

UJIAN SARJANA
PERIODE VII
SEMESTER AKHIR-2011/2012

MAHASISWA/NIM

MUH HADIYATMA
601.001.06.038

JUDUL TUGAS AKHIR

HOTEL TRANSIT BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR

PEMBIMBING

I : Taufik Arfan, ST., MT
II : Irma Rahayu, S.T., M.T

PENGUJI

I : Fahmyddin A'raaf Tauhid, ST., M.Arch
II : Burhanuddin, ST., MT
III : Dr. Moh. Sabri Ar, M.Ag

GAMBAR

TAMPAK BELAKANG
&
SAMPING KIRI

SKALA

1 : 200

NOLBR

JML.LBR

TTD

KET